Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

34 550 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017

Nr. 52

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG
Vastgesteld 9 december 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 28 november 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijksma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

– **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 september 2016 met het MIRT Overzicht 2017 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 4);**
– **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 november 2016 met de beantwoording van vragen van de commissie over het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Overzicht 2017 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 4) (Kamerstuk 34 550 A, nr. 20);**
– **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 juni 2016 inzake Bundesverkehrswegeplan 2030: brief aan Minister Dobrindt (Kamerstuk 29 385, nr. 89);**
– **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 juni 2016 inzake voorkeursalternatief voor de N65 Vught – Haaren (Kamerstuk 34 300 A, nr. 73);**
– **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 juli 2016 inzake de startbeslissing verkenning multimodale knoop Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 228);**
– **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 september 2016 houdende de kabinetsreactie IBO Flexibiliteit in Infrastructurele Planning (Kamerstuk 34 550 A, nr. 5);**
– **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 oktober 2016 inzake uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT (Kamerstuk 34 550 A, nr. 9);**
– **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 oktober 2016 houdende de Tweede Publieksrapportage Rijkswegennet 2016 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 8);**
– **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 oktober 2016 inzake de startbeslissing voor het project A67 Leenderheide – Zaarderheiken (Kamerstuk 29 385, nr. 90);**

kst-34550-A-52
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 oktober 2016 inzake de startbeslissing MIRT-verkenning A6 – Almere Buiten-Oost – Lelystad (Kamerstuk 34 550 A, nr. 7);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 oktober 2016 inzake de afhandeling (V)AO spitsmijdenprojecten en aanpassing Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) (Kamerstuk 29 398, nr. 538);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 oktober 2016 inzake de KiM-publicatie Mobiliteitsbeeld 2016 (Kamerstuk 31 305, nr. 217);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 november 2016 inzake de voortgang MIRT (Kamerstuk 34 550 A, nr. 19);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 november 2016 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van Belangengroep Stop Geluidsoverlast A7 Grote Waal met betrekking tot geluidshinder langs de A7 bij Hoorn en over de voortgang van de motie Smaling/Visser over maatregelen tegen milieuoverlast en geluidoverlast bij Zaanstad (Kamerstuk 34 550 A, nr. 18);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 november 2016 houdende de resultaten van onderzoek naar de effecten van tunneldosering op de doorstroming (Kamerstuk 29 296, nr. 30).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van der Linde
Griffier: Israel

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Belhaj, Bisschop, De Boer, Bruins, Van Helvert, Hoogland, Van der Linde, Madlener, Smaling, Van Tongeren en Visser,

en mevrouw Dijksma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 11.03 uur.

De **voorzitter**:
Aan de orde is het notaoverleg over het MIRT, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dit overleg is een jaarlijkse activiteit van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. Ik heet de Minister, de Staatssecretaris, hun ambtelijke ondersteuning en de mensen op de publieke tribune van harte welkom. Ik heb de leden een maximum van vier interrupties in tweeën voorgesteld, maar dan moeten het wel korte interrupties zijn, eindigend met een vraagteken. Volgens mij zouden we dan goed uit moeten komen. Ik zie dat iedereen hiermee akkoord is. De spreekvolgorde is de volgorde waarin de leden nu aan tafel zitten, met uitzondering van mevrouw De Boer, die er nog ergens tussen moet.

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Het is leuk om het spits af te bijten bij dit debat, dat altijd heel interessant is en dat iedereen in het land aangaat. Door zijn lengte is het voor velen van ons een behoorlijke opgave om de dag heelhuids door te komen en toch nog binnen te halen waarvoor we hier zijn gaan zitten, maar het is altijd een genoegen, zeker met deze twee aangename bewindslieden en – zo krijg ik ingefluisterd van mevrouw Visser – collega's.
Ik begin met een terugblik, zoals we bij de begrotingsbehandeling ook gedaan hebben. Vandaag vraag ik de bewindspersonen: wat zien jullie als jullie successen en wat als jullie mislukkingen, als zaken die misschien getraineerd zijn om wat voor reden dan ook of als zaken die misschien niet hebben opgeleverd wat jullie hadden verwacht? Dat kan bijvoorbeeld doordat de economie weer is aangetrokken en de mobiliteit is toegenomen. Het is heel makkelijk om hier te zeggen dat de Minister allemaal wegen en spitstroken heeft aangelegd, maar dat het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) zegt dat we binnenkort, in 2021, alweer met een reistijdverlies van 38% zitten. Maken we dan niet de goede keuzes, of is de conjunctuur zodanig dat we er iedere keer een beetje achteraanlopen in onze keuzes? Dat vind ik van belang omdat er weer grote projecten op stapel staan. Dat is de kracht van het MIRT en het Infrafonds: je kunt vooruitkijken en bent niet ieder jaar afhankelijk van een bepaalde politieke samenstelling die iets wel of niet op de agenda wil hebben. In het buitenland heeft men, denk ik, ook bewondering voor het model van het Infrafonds en het Deltafonds, en hopelijk in de toekomst ook een klimaatfonds. Ik hoor hierop graag een reflectie, mede gezien de brief over de gewijzigde spelregels, want daarin vind ik hiervan wel iets terug. Als je flexibiliteit gaat aanbrengen in de kortetermijnmaatregelen en de langetermijnmaatregelen, waar ik op zich wel voor zou zijn, hoe werkt dat dan uit? Als je meer op de korte termijn gaat inplannen, gaat dat dan niet ten koste van de lange termijn of andersom? Ik kom er niet helemaal uit wat die flexibiliteit feitelijk betekent voor de keuzes die we zouden moeten maken.
Uit de staatjes op de NS-site blijkt dat het aantal storingen is toegenomen. In 2011 waren het er 1.846 en in 2015 2.941. Dat aantal neemt dus toe,

ondanks het feit dat we het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) hebben en op allerlei fronten vorderingen maken, met nieuwe stations en spooruitbreidingen. We lopen dus toch een beetje achter zaken aan waarvan we graag zouden kunnen aantonen dat we echt op de goede weg zijn.
Als je een beetje vooruitkijkt naar mobiliteit in 2030, merk je dat de zelfrijdende auto eraan komt; er worden al allerlei pilots gestart met vrachtwagens. Levert dit geen beeld op van een mobiliteitsbehoefte die op termijn misschien niet in lijn is met de keuzes die nu worden gemaakt? Ik denk bijvoorbeeld aan de verbreding van de A27, de Blankenburgtunnel en de A6 naar Lelystad richting een vliegveld dat er, naar de mening van de SP, eigenlijk niet zou moeten komen. Ik denk dat met name het gevaar van de laagvliegende vogels, die daar op thermiek tussen de Oostvaardersplassen en de Randmeren vliegen, heel riskant is en onvoldoende onder ogen wordt gezien. Dat zijn dus wel de vragen die ik heb. Ik kan in het Infrastructuurfonds gewoon geen geld vinden. Dat wil niet zeggen dat de Minister moet doen wat de SP vindt – dat doet zij wel vaker niet – maar ik kan gewoon geen ruimte vinden in de begroting op basis waarvan bepaalde verbeteringen kunnen worden doorgevoerd.
Zo zou ik iets willen doen voor de binnenvaart. Ik zou allerlei kleine verbeteringen willen doorvoeren voor de binnenvaart. Dat varieert van sluisbediening en het niet meer leeg rondvaren tot ligplaatsen en afloopmogelijkheden. Er zijn een heleboel zaken die de binnenvaart een impuls zouden kunnen geven, maar ik kan er gewoon het geld niet voor vinden. Ik zou graag iets doen en ik zou daarvoor een graai kunnen doen in het budget van de toekomst, van 2030, waar die ruimte nu door de regering is gecreëerd, maar kan dat wel? Dan doe ik namelijk mee aan het roven van geld dat het volgende kabinet eigenlijk zou moeten uitgeven. Kan dat wel?
Ik ben blij dat de fiets een wat prominentere plek heeft in het MIRT. Dat is, denk ik, een verdienste van de initiatiefnota Een stap vooruit, die het CDA, de PvdA en de SP samen hebben ingediend. De Minister is goed omgegaan met de vragen die daar via moties uit voortgekomen zijn. Ook ben ik blij dat duurzaamheid en energie een nadrukkelijke plek hebben in het MIRT, met name in het hoofdstuk «Het MIRT en ...». Dat is een goede zaak.
Ik kom op wat regionale kwesties, voor ik door mijn tijd heen ben. De N50 bij Kampen wordt opgewaardeerd. Ik meen in de Stentor gelezen te hebben dat er een motie zal worden ingediend om ervoor te zorgen dat er iets gedaan wordt aan dat rare stuk met die Berlijnse Muur, zo halverwege Emmeloord en Zwolle, bij Kampen, want dat is echt een beetje een Middeleeuwse situatie.
Over de spoorbrug bij Ravenstein is al een motie ingediend. Wij willen dat onderwerp nog een keer onder de aandacht brengen. Ik vraag de Minister wanneer er voldoende tol geheven is bij de Westerscheldetunnel. Wij willen die tolheffing graag afschaffen en dat willen de mensen in Zeeuws-Vlaanderen ook. Ik las dat de PvdA, bij monde van collega Albert de Vries, dat ook wil. Daar moet toch iets op te vinden zijn, zodat Zeeuws-Vlaanderen zich niet zo ver van Nederland af gelegen voelt.
Over het knooppunt Hooipolder zijn schriftelijke vragen beantwoord, maar daar heb ik nog wel vragen over. Er zouden matrixborden geplaatst zijn, maar ik zie ze niet. Ik heb mensen uit de regio gevraagd om foto's te maken en ik zie die matrixborden dus niet. Er is in ieder geval niet aangegeven dat je stoplichten nadert. De Minister hanteert een marge van twee kilometer aan beide kanten, oost en west, van het knooppunt om de files te duiden, maar die gaan wel vijf tot zes kilometer verder. Schat de Minister de problematiek dus wel als voldoende ernstig in?
Over de A8 en de Coenbrug heeft de Minister ons schriftelijk geïnformeerd. Wij wachten op verdere resultaten.

Amsterdam breidt uit. Daarom zou het misschien iets zijn om de lightrail tussen Almere en Amsterdam weer eens te bespreken. Die heb ik niet teruggevonden in welke MIRT-verkenning dan ook. Ik weet dat er in het verleden over gesproken is. Zou weer eens besproken kunnen worden of hier toch mogelijkheden voor zijn?
In Amsterdam-Zuidoost wordt de A9 ondertunneld. Ik ben er vorige week nog even langs gereden en heb tussen de huizen een videootje staan maken. Het is het begin van een disconummer dat niet echt op gang komt, want het blijft je onverminderd met dezelfde hoeveelheid beats teisteren. Wethouder Litjens, onze voormalige VVD-collega, is buitengewoon welwillend tegenover de mensen in de buurt, maar het is echt nog verschrikkelijk. Er is duidelijk gekozen voor goedkope heitechnieken. Het probleem is dat je gaat stoeien met een causaal verband. Dat doet een beetje aan Groningen denken: u hebt wel schade, maar u kunt niet aantonen dat het door het heien komt. Dat moeten we niet hebben. Mensen worden daar echt gek. Je kunt zeggen dat we niet duur kunnen heien, maar nu bereik je dat mensen in die regio gewoon niet kunnen werken, wat productiviteitsverlies oplevert en dat wil je ook niet.
Ik vraag aandacht voor Utrecht Science Park. Dat is een innovatieve club. Utrecht Science Park inspireert en rendeert. Er is ook een grote bereikbaarheidsparagraaf. Er is veel discussie over de A27 en de eventuele uitbreiding, die weer meer afslaand verkeer zou opleveren, maar waar moet dat verkeer heen? Utrecht Science Park heeft er de parkeerplaatsen niet voor. Het science park zou naar het oosten toe nog beter ontsloten moeten worden. Graag hoor ik de ideeën van de Minister daarover.
Mijn laatste punt is de Grevelingen. Daar praten we nu al een tijd over. Dat hebben we ook bij het wetgevingsoverleg water gedaan. Sinds de publicatie van de ontwerp-rijksstructuurvisie zijn er veel vragen gesteld door verschillende Kamerleden. Wij hebben van de Minister ook veel informatie ontvangen. Zo hebben we op 21 november nog een brief ontvangen waarin zij onder andere ingaat op de meekoppelkansen – het is echt een verschrikkelijk woord, maar goed – bij MIRT-opgaven. Dat speelt hier natuurlijk ook. Ik heb in het wetgevingsoverleg goed geluisterd, vooral naar mijn collega's van de VVD en de PvdA, van wie ik graag wil dat zij dit dragen, want het is een grote opgave. Er is echter toch nog wel wat onduidelijkheid en verwarring, zo is mijn indruk. In het WGO werd wel gezegd dat niets doen geen optie is. Dat vindt de SP-fractie eigenlijk ook.
Ik heb behoefte aan bundeling van alle informatie, het liefst in chronologische volgorde. Ik proef bij de Minister ook de wil om echt een start te maken met de Grevelingen. Daarom vraag ik haar of zij in een overzicht de volgende punten nog eens op een rij wil zetten voor mij en wellicht ook voor de collega's.

De **voorzitter**:
Wilt u langzaam afronden?

De heer **Smaling** (SP):
Ja, ik kom aan het einde. Waarom is er gekozen voor herstel van getij op de Grevelingen? Waarom is er gekozen voor een doorlaat in de Brouwersdam? Zijn er geen alternatieve oplossingen? Als die er wel zijn, waarom is daar dan niet voor gekozen? Welke stappen zijn er gezet sinds de publicatie van de Ontwerp-Rijksstructuurvisie? Waarom is nu het moment om het te doen? Staat dat bijvoorbeeld in relatie tot de getijdencentrale of de economische ontwikkeling in het gebied?
Laat ik nog even terugkomen op die getijdencentrale. Ik begreep dat er vanuit Economische Zaken geld beschikbaar is gekomen om te werken aan een businesscase, maar wat is de stand van zaken met betrekking tot de getijdencentrale?
Is het geld uit de verlenging van het Deltafonds nu al wel of niet gemarkeerd? Ik heb er uiteraard alle begrip voor als de Minister daar liever

middels een brief op ingaat, want ik vraag nogal wat. Ik zou die brief dan echter het liefst nog deze week ontvangen, zodat wij indien nodig nog in actie kunnen komen voordat wij stemmen over de amendementen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. De inbreng van de VVD wordt door mij en mijn collega Betty de Boer, die iets verder op aan de tafel zit, naar voren gebracht. Mijn collega behandelt vooral het haven- en spoorgedeelte. Ik behandel de overige punten. Voordat ik aan mijn bijdrage begin, feliciteer ik de Minister met haar eigen tulp. Ik was er zelf bij aanwezig toen een heel mooie tulp haar naam kreeg. Volgens mij is dat weer een mooi uitstapje naar de Keukenhof, maar dat ter aftrap.
De heer Smaling zei het al: we hebben dit debat deels al gevoerd bij de begrotingsbehandeling. We hebben daarin niet alleen teruggeblikt, maar ook vooruitgekeken. Dit MIRT-debat is vooral bedoeld om inzichtelijk te maken wat wij zouden willen op het gebied van investeringen in de spoor-, weg- en haveninfrastructuur. Iedere dag stappen heel veel mensen in de auto, op de fiets of in de trein. Zij willen zonder zorgen de weg op, zij willen niet in een overvolle trein stappen en zij willen hun fiets gewoon kwijt kunnen bij het station. Al die dingen zouden vanzelfsprekend moeten zijn. Dat gaat vaak goed, maar de laatste tijd gaat het iets minder. Dat zien we terug in het aantal volle treinen, maar vooral op de weg. In de afgelopen periode, in de maand november, vestigden we steeds nieuwe filerecords.
Wat de VVD betreft zijn dat de verkeerde records. We moeten daarom doorgaan met wat de afgelopen periode is ingezet, namelijk het op orde brengen van de basis door het beheer en het onderhoud op orde te brengen en de uitbreiding van het wegennetwerk. Ik hoorde een aantal collega's zeggen dat meer asfalt niet werkt – ik heb dat ook in kranten gelezen – maar we hebben in de afgelopen periode juist gezien dat meer asfalt tot 50% minder files heeft geleid. We hebben dat asfalt dus nodig. Gelet op de nieuwe technologieën zal dat steeds slimmer worden ingezet. We moeten daar dus mee doorgaan.
Mijn collega mevrouw De Boer zal zo nog ingaan op het ov, maar daarbij is het vooral een kwestie van ervoor zorgen dat de reiziger op 1, 2 en 3 staat. Dat is niet een kwestie van meer geld. Er moet gefocust worden op nieuwe aanbieders, andere concessies, nieuwe vormen van mobiliteit en het delen van meer informatie, zodat er daadwerkelijk één vervoersbewijs voor het hele ov komt. Op die manier zorg je ervoor dat de reiziger inderdaad op 1, 2 en 3 staat en niet zoals nu ergens op nummertje 11, 12 en 13. Het gaat nu vooral om het op tijd laten rijden van de treinen en niet zozeer om de vraag of de reiziger daar prettig in zit en zich veilig voelt. Mevrouw De Boer zal daar zo ook iets over zeggen.
Ik kom op het blokje wegen door Nederland. Dat is volgens mij wel de traditie bij dit MIRT-overleg. Ik zie ook een aantal oude bekenden in de zaal zitten die in de afgelopen periode ook aan mijn bureau zijn geweest om nadrukkelijk te pleiten voor meer investeringen. Ik denk dat het erop neerkomt dat je bij ieder MIRT-overleg een aantal mensen tevreden kunt stellen, maar dat er ook altijd een aantal zaken is dat nader bekeken moet worden.
Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2013 is gebleken dat het verkeer op een aantal plekken in Nederland nog vastloopt. Ten tijde van de recessie zagen we al dat het verkeer op een aantal plekken ging vastlopen, namelijk rondom Amsterdam en Rotterdam en in de Goederencorridor, dat is vooral de A15 richting het oosten, dus vanuit de Rotterdamse haven naar het oosten van het land. We zijn dan ook blij dat daar drie programma's voor zijn vastgesteld en dat daar 200 miljoen voor beschikbaar is gesteld. Het is de vraag of dat voldoende zal zijn, want een aantal van die onderzoeken zullen verder moeten worden uitgewerkt. Wij vragen de Staatssecretaris, maar vooral de Minister om de knelpunten op

de wegen rond deze steden op te lossen. Dit budget komt immers uit het wegengedeelte; het is wat de VVD betreft ook nadrukkelijk bedoeld om deze knelpunten op te lossen. Ik denk dan vooral aan de knelpunten op de wegen rondom Amsterdam en het knooppunt Zaandam, waar de A7, de A8 en de A10 samenkomen. Bij de Goederencorridor Oost denk ik aan de knelpunten rond de A15. Er worden nu een aantal stappen gezet met betrekking tot die A15, maar er zal echt nog een stapje bij moeten. De vraag is of dat bedrag van 200 miljoen dan nog voldoende is. Ik krijg daar graag een reactie op van de Minister.
Rondom Rotterdam moeten nog heel veel zaken worden uitgezocht. De regio heeft de N59 als prioriteit aangedragen. Dat gaat om het onderliggende en het bovenliggende wegennetwerk en de zogenoemde oeververbinding. Wat ons betreft zijn de voorstellen die tot op heden met betrekking tot dat laatste vanuit Rotterdam zijn gedaan, nog onvoldoende voldragen. Er is ook nog niet inzichtelijk gemaakt wat het betekent voor de bereikbaarheid rondom Rotterdam. Misschien kan de Minister daarop reflecteren. Hoe zit dat precies? Zijn er nog andere projecten binnen Rotterdam die aandacht verdienen? We moeten er immers voor zorgen dat Rotterdam bereikbaar blijft.
Wij maken ons wel wat zorgen over het feit dat wij als rijksoverheid allerlei investeringen doen, maar dat een aantal regio's vervolgens toch hun eigen plan trekken. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de zeesluis bij IJmuiden, die ook bij het Havengildediner aan de orde is gekomen. Daar wordt fors in geïnvesteerd, maar het gemeentebestuur van Amsterdam zegt vervolgens «wij gaan die passenger terminal toch verplaatsen», terwijl we die zeesluis in IJmuiden juist aanleggen om de binnenvaart, de zeevaart te faciliteren. Datzelfde geldt voor Utrecht. Daar wordt fors in geïnvesteerd, maar vervolgens zien we dat vanuit Utrecht de doorstroming in die binnenstad juist wordt stilgelegd. Het kan niet zo zijn dat wij fors investeren in het rijkswegennetwerk, terwijl er met die gemeenten geen heldere afspraken zijn gemaakt over de doorstroming op het onderliggende wegennetwerk.
In dat kader wijs ik bijvoorbeeld op de Leidsche Rijntunnel. Samen met de PvdA hebben we vragen gesteld en de opdracht gegeven om onderzoek te doen naar tunneldosering. Uit de beantwoording door de Minister blijkt dat dat juist bij de Leidsche Rijntunnel leidt tot files. Hoe komt dat? Dat komt doordat de doorstroming daar niet op orde is. Mensen op de A2 naar Eindhoven staan gewoon vast doordat de boel in Utrecht niet op orde is. Wat ons betreft kan dat niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Waar ligt de verantwoordelijkheid? Is het nu zo dat het rijkswegennet wordt uitgebreid en dat tegen Utrecht wordt gezegd: zorg er maar voor dat je je stad daarop aanpast? Of is het misschien andersom: probeert de stad te zorgen voor een leefbare omgeving voor zijn inwoners en voor een goede luchtkwaliteit en neemt het Rijk maatregelen waardoor de stad zijn beleid niet kan uitvoeren? Welke van twee is het volgens mevrouw Visser?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat laatste herken ik niet. Als het gaat om het verbeteren van de luchtkwaliteit, dan weet mevrouw Van Tongeren net zo goed als ik dat de doorstroming daarvoor het meeste van belang is, want juist stilstaand verkeer zorgt voor een slechte luchtkwaliteit. Het gaat erom dat je afspraken met elkaar maakt.
Neem Leidsche Rijn. Je weet dat die gekoppeld is aan die grote A2-tunnel. Dan moet je dus wel afspraken maken over het op orde brengen van de verkeersafwikkeling. In de praktijk zien we nu echter dat dat niet werkt. We zien dat het gemeentebestuur van Utrecht een verkeersplan op tafel legt, waarvan ook de provincie Utrecht zegt: dat kan toch niet; daarmee zorg je ervoor dat het verkeer rondom Utrecht stil blijft staan. Het kan toch niet zo

zijn dat wij vanuit het Rijk heel veel geld investeren en dat Utrecht vervolgens kan zeggen: weet je, we willen die auto's toch niet onze stad in? Dat zul je dus met elkaar moeten bespreken om ervoor te zorgen dat je die doorstroom op orde hebt. Daarom doen we dat immers; we willen dat de doorstroom op orde komt. Dat doen we om ervoor te zorgen dat er geen files ontstaan. Daardoor kunnen ondernemers dingen op tijd leveren, kunnen mensen op tijd op hun werk zijn en kan het milieu worden verbeterd, want stilstaan is nog veel slechter.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Mevrouw Visser doet alsof er rond Utrecht maar één oplossing is en dat is haar oplossing, en dat er vervolgens alleen over de uitvoering daarvan moet worden gesproken. Maar als er echt gesproken wordt, wordt er gekeken naar het uitvoeren van het verdrag van Parijs, naar onze klimaatafspraken en naar de wijze waarop het vervoer zich ontwikkelt in de toekomst. Je ziet nu dat de fileproblemen niet worden opgelost en dat de doorstroming niet wordt geholpen door alleen meer asfalt aan te leggen. Wanneer is de VVD bereid om echt op een andere manier te gaan kijken naar het vervoer in Nederland, te beginnen bij Utrecht?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het klopt niet wat mevrouw Van Tongeren zegt. De cijfers tonen immers aan – mevrouw Van Tongeren heeft zelf ook de analyse van het KiM kunnen lezen – dat de files in de afgelopen periode met 50% zijn afgenomen, juist door de aanleg van meer asfalt. Stel je voor dat we dat niet hadden gedaan, dan hadden we 50% meer files gehad en dan hadden we in de afgelopen maanden continu berichten gehad over «horrorfiles». De VVD wil dat niet. Ik heb daarom net ook gezegd dat het om beide gaat. We staan in Nederland keer op keer in de top als het gaat om onze infrastructuur. Dat komt doordat we een goed wegen-, ov- en havennetwerk en goede luchthavens hebben. We willen dat graag zo houden. Dat geldt ook voor Utrecht, maar het kan niet zo zijn dat dat eenzijdig door het Rijk wordt gefaciliteerd en dat de gemeente vervolgens zegt: wij werken daar niet aan mee.

De heer **Smaling** (SP):
Mevrouw Visser noemde de situatie rond Utrecht. Dat is natuurlijk een interessant punt. Zij gaat uit van de verbreding van de A27. Volgens modellen van Rijkswaterstaat gaat met die uitbreiding het autoverkeer naar de Uithof alleen al toenemen met 75%. Het KiM voorspelt dat het reistijdverlies in 2021 kan oplopen tot 38%. Waar praten we nu over? Het probleem wordt alleen maar groter en mevrouw Visser doet het voorkomen alsof we een probleem verkleind hebben. Mijn conclusie zou zijn dat het op deze manier gewoon niet werkt. We moeten op een heel andere manier over mobiliteit gaan nadenken. Dat alsmaar op dezelfde manier met asfalt aan de gang, dat kan toch niet? Dat heeft toch echt geen toekomst in dit land?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het is zo grappig dat de SP ook haar ogen sluit voor diezelfde KiM-cijfers. In de publicatie van het KiM staat gewoon dat files met 50% zijn verminderd als gevolg van het aanleggen van het asfalt in de afgelopen periode. Dat kan de heer Smaling niet leuk vinden, maar het is wel zo. De aanleg van asfalt gebeurt altijd in combinatie met goed openbaar vervoer. Daar is het echter niet een kwestie van meer geld, want we geven al meer geld uit aan het ov. Er gaat vanuit de rijksoverheid 4 miljard naar het ov en 2 miljard naar de wegen. Het is bij het ov dus echt geen kwestie van meer geld. Het gaat erom dat we ervoor zorgen dat er nieuwe aanbieders komen die echt luisteren naar de klant. Het moeten geen aanbieders zijn die alleen maar bezig zijn met het beschermen van hun eigen netwerk en

hun eigen belangen. Zij moeten er juist voor zorgen dat de klant op plaats een, twee en drie staat. Ik ben heel benieuwd naar de plannen van Utrecht in dezen. Ik zie een provincie Utrecht met een visie en ik zie een stad Utrecht met een visie. Beide hebben nog geen eenduidig verhaal op tafel gelegd waarin wordt aangegeven hoe ervoor wordt gezorgd dat het Utrecht Science Park – een voorbeeld van innovaties en heel mooie bedrijvigheid – zowel met de auto als met het ov ontsloten wordt. Ik ben dus heel benieuwd naar de plannen van Utrecht.

De heer **Smaling** (SP):
Dat ben ik ook. Dat delen we. Mevrouw Visser gaat ervan uit dat het rijkswegennet leidend is en dat de A27 verbreed moet worden, ook al kost dat 1,1 miljard plus waarschijnlijk nog wat onvoorziene kosten. En dan zoekt het onderliggende wegennet het maar uit! Mevrouw Visser redeneert dus vanuit die verbreding en neemt het dan de stad en de regio kwalijk dat ze niet voldoende doen om het onderliggend wegennet op peil te brengen. Ik wijs op de betekenis daarvan voor de Uithof, die dat echt totaal niet aankan en ook niet zou willen gezien de manier waarop ze daar bezig zijn met healthy urban living en nog wat van die D66-achtige termen. Dan moet je toch ook andersom redeneren en vanuit de campus en vanuit de stad kijken wat Utrecht aan ring en toekomstige mobiliteit nodig heeft?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik neem aan dat mevrouw Belhaj nog wel op de door de heer Smaling gebruikte term zal reageren. Volgens mij vraagt Utrecht ten behoeve van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park om beide, om ov en om wegen. Mensen willen daar gewoon met de auto kunnen komen, en misschien ook met het ov. De VVD wil dat mensen die keuzevrijheid hebben. Dat is misschien het verschil tussen de SP en de VVD. De SP gelooft erin dat zij dat allemaal kan sturen. Ik denk nog maar eens aan de onbenutte spitsstroken van ene Minister Hanja Maij-Weggen, waarmee we hebben geprobeerd om mensen met elkaar in een auto te duwen. Dat werkt niet zo, ook niet als het gaat om het ov. Van iedere tien nieuwe ov-reizigers komen er misschien drie vanuit de auto. De zeven anderen komen vanaf de fiets.
De SP kan nog 100 programma's opzetten waarmee mensen de auto uit worden gepest – of dat nu gebeurt met rekeningrijden of met extra belastingverhogen – maar die kunnen niet op de steun van de VVD rekenen. Wij zien dat er een toenemende mobiliteitsvraag is. Wij zien dat wij daarom ook afspraken over de doorstroming met gemeenten moeten maken. Dat is ook mijn pleidooi. Ik zie de nieuwe MIRT-spelregels, maar ik zie daar weinig van terug. Maar heb niet de illusie dat je de files oplost met het nu acuut stoppen met het aanleggen van asfalt. Heb niet de illusie dat je de problematiek oplost als je meer mensen het ov in duwt! Als we 10% van alle automobilisten het ov in duwen, loopt het hele spoor vast. Dan moet de spoorcapaciteit verdubbeld worden. Dat kan dus ook niet. Vertelt u dus gewoon het eerlijke verhaal dat het en-en-en is en dat er een tandje bij moet!

De **voorzitter**:
Mevrouw Visser vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Graag. Ik ga verder met de nieuwe MIRT-spelregels. Daar had ik het net ook al even over in reactie op een interruptie van de heer Smaling. Er wordt een aantal pijlers afgesproken. Een van die pijlers is samenwerking. Ik vraag de Minister, ook naar aanleiding van de twee voorbeelden die ik noemde, hoe ik dat met elkaar moet rijmen. Er wordt gesproken over een brede MIRT-verkenning, waarin met de regio's heel breed gekeken gaat

worden naar oplossingen. Wat ons betreft, hoort daar ook het investeren in fysieke infrastructuur bij. Maar er hoort ook een verantwoordelijkheid van de regio bij. Als het Rijk investeert, moeten de regionale partijen zich committeren aan die doorstroming.
Ik heb een aantal vragen. Staat dat wel voldoende in die MIRT-spelregels? Ten tweede, hoe zit het in die brede verkenningen? Hoe kunnen wij als Kamer erop toezien dat er niet allerlei MIRT-studies worden opgestart zonder dat zij duidelijk weet wat de scope is en waartoe een en ander gaat leiden? Ten derde, er wordt over gesproken om «Beter Benutten»-maatregelen vanuit het Infrafonds te faciliteren. De Minister weet dat wij daar meerdere malen vragen over hebben gesteld. Wij hebben vragen gesteld over het spitsmijdend project maar wij hebben ook gevraagd wat tot op heden het rendement van Beter Benutten is. Aan welk percentage en aan welke maatregelen denkt de Minister hierbij? Wij zien heel positieve voorbeelden bij Beter Benutten. Ik noem het voorbeeld van Talking Traffic waarvoor 90 miljoen is gereserveerd. Er is een heel mooi voorbeeld in Helmond waaruit blijkt dat je de doorstroming op orde kunt krijgen als je auto's laat communiceren met verkeerslichten. Daarmee kunnen ook de aanrijtijden van de brandweer gegarandeerd worden. Dat zijn, wat ons betreft, heel mooie voorbeelden van Beter Benutten die uit het Infrafonds kunnen worden gefaciliteerd. Het is echter de vraag of daaraan wordt gedacht, omdat het veel breder is.
Ik heb nog een vierde en laatste vraag over de MIRT-spelregels. Er wordt in het kader van de inpassingsmaatregelen gesproken over een aantal duurzaamheidsmaatregelen. Voor inpassingsmaatregelen geldt nog steeds de randvoorwaarde dat iets wettelijk noodzakelijk moet zijn. Als de regio meer wil, dan moet de regio daar zelf ook een bijdrage aan leveren. Vanuit de rijksoverheid wordt alleen wat wettelijk noodzakelijk is gefaciliteerd. Wij vinden het belangrijk dat daarover een heldere uitspraak wordt gedaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Mevrouw Visser schetst hier aan de ene kant een beeld dat we moeten samenwerken, maar zij stelt vervolgens allerlei randvoorwaarden aan het van bovenaf sturen. Inpassing? Er mag geen extra geld bij komen, ook niet als we dat samen besluiten. Beter Benutten? Daaraan worden ook specifieke randvoorwaarden gesteld. Mevrouw Visser vindt dat het parlement moet kunnen sturen. Wat is dan het «samen»? Dat is dus alleen dat een stad zoals Utrecht moet doen wat het Rijk vindt. Wat is dan de rol van steden en provincies in het «samen»?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Volgens mij gaan we daar zo meteen een aantal heel mooie voorbeelden van zien, waarbij de regio's zelf de handschoen hebben opgepakt om een aantal thema's te agenderen en daar ook geld voor beschikbaar te stellen. Als we met elkaar 6 miljard per jaar uitgeven, is het vrij normaal dat je als Kamerlid vraagt: waar wordt dat geld aan besteed en wat is effectief geweest? We hebben met elkaar afspraken gemaakt over Beter Benutten, een programma van 1,5 miljard dat nu een tijdje loopt. Dan vind ik het normaal dat je als Kamerlid vraagt wat wel en niet werkt, vooral als je dat ook wilt doorzetten naar een volgende periode en als je daar geld voor beschikbaar wilt stellen. Als je met elkaar vaststelt dat je de doorstroming bij Utrecht of bij Rotterdam op orde wilt hebben, vind ik het vrij normaal dat je als Kamerlid vraagt of er dan ook afspraken zijn gemaakt met de provincie en de gemeenten om dat te faciliteren. Dat zijn doodnormale vragen die mevrouw Van Tongeren eigenlijk ook zou moeten stellen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben blij om dat te horen, want ik ga ervan uit dat mijn collega het dan ook eens is met het regelmatig actualiseren op verwachte groeicijfers, de

ontwikkeling van de economie en de ontwikkeling van de werkgelegenheid. Dat is immers vaak het argument. Men zegt: de prognoses waren destijds correct. De Minister zegt terecht dat zij gerechtigd was om toen dat besluit te nemen. Maar dan komen er nieuwere, meer actuele cijfers. Ik hoor nu dat mevrouw Visser dan ook daarnaar wil kijken. Omdat het om veel geld gaat, namelijk om 6 miljard, moet het parlement ook actueel kunnen meesturen. Dan moeten nieuwe prognoses dus worden meegenomen. Als je dat bijvoorbeeld bij de Blankenburgtunnel of bij de A27 doet, dan zou er een andere uitkomst zijn. Ik ben blij dat de VVD dat met mij eens is en dat mevrouw Visser het actualiseren van de cijfers bij dit soort grote en dure projecten voortaan zal steunen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mevrouw Van Tongeren doet alsof dat niet zo is. Wij hebben iedere vier jaar de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Ieder jaar worden de emissiecijfers aangeleverd om opnieuw te berekenen wat een en ander voor de luchtkwaliteit betekent. Mevrouw Van Tongeren vraagt naar iets wat al gewoon gebeurt. Ik ben blij dat zij dat opnieuw bevestigt. Ik hoor haar bij wegenprojecten heel vaak iets roepen over een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), maar ik hoor haar daarover minder sterk als het gaat om het ov. Ik wil haar erop wijzen dat zij zich daar net zo hard voor moet maken. Als zij een MKBA zo belangrijk vindt bij wegenprojecten, dan zou zij daar net zo hard om moeten roepen bij ov-projecten. Dat hoor ik haar echter niet doen. Maar het is goed dat zij daar steun voor vraagt en dat zij daar ook kritisch naar zal kijken, inclusief een positieve MKBA. Dat betekent ook dat zij positieve wegenprojecten gaat steunen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter?

De **voorzitter**:
Nee, mevrouw Van Tongeren, we doen interrupties in tweeën.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Er werd mij iets in de mond gelegd wat niet helemaal correct is. Maar goed.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik ga verder. We gaan het over de regio hebben. De heer Hoogland en ik hebben voor de zomer een motie ingediend. We hebben toen gezegd: we zien dat er een aantal grote knelpunten is. Die worden nu in allerlei MIRT-onderzoeken meegenomen. Er ligt nu een aantal uitkomsten voor, namelijk met betrekking tot Rotterdam, Den Haag, Amsterdam en de Goederencorridor Oost. Er wordt nu gewerkt aan de Goederencorridor Zuid. Er wordt ook gewerkt aan de studie naar de situatie rondom Utrecht. Verder noem ik Utrecht–Eindhoven, inclusief Weert–Eindhoven. Wij vinden het belangrijk dat een en ander zo snel mogelijk naar de Kamer komt, zodat wij daarover een besluit kunnen nemen.
Het andere punt was dat er een aantal projecten waren die op grond van de huidige systematiek niet kwamen bovendrijven als grote fileknelpunten. Dat heeft deels te maken met de huidige systematiek. Daarom hebben wij een motie ingediend met het verzoek om dat sneller inzichtelijk te maken. Wij doen ook het verzoek aan de Minister, maar vooral ook aan de regio's, om met een financieringsbod te komen. Wij zijn blij dat er bijvoorbeeld vanuit Overijssel een heel duidelijk bod ligt voor 60% financiering vanuit de regio voor de N50. Wij zeggen bij dezen tegen de Minister: zorg er nu voor dat je dat bod omarmt voor de N50 bij Kampen-Zuid, zodat wij de beleidsmuur – dat was een mooie typering van de heer Smaling – uit de weg kunnen ruimen. Dat hebben wij in 1989 ook kunnen doen en wat ons betreft gaan wij dat hier ook heel snel doen, maar

hopelijk niet met hamer en sikkel, maar gewoon direct door Rijkswaterstaat. De vraag is, wat daarvoor nodig is.
Het is goed dat er een besluit is genomen over het knooppunt Raalte in de N35. Dat heeft onze volledige steun. Er wordt al lang over gesproken. De Minister heeft in haar MIRT-brief geschreven dat zij 30 miljoen beschikbaar stelt voor Meer Veilig. Kan zij al aangeven voor welke projecten dat beschikbaar zal komen? Er wordt al vaker gesproken over de N36. Zit die erbij in? Wat is ervoor nodig om daar op korte termijn inzicht in te geven?
Andere projecten die wij in onze motie hebben genoemd, betreffen de A1 en de A30. Daar is veel over gesproken. Er zijn daar een aantal maatregelen genomen. Er is wat discussie ontstaan over het regionale bod. Wij hebben gelezen dat er door gemeenten wel een bod is gedaan, maar wij lezen in de afspraken in het bestuurlijk overleg MIRT dat er vanuit de provincie Gelderland geen bod ligt. Wij lezen ook dat er moties zijn ingediend door provinciale staten om pas in het voorjaar van volgend jaar te bezien of er extra geld kan worden gereserveerd. Dat zorgt voor een heel raar dilemma, waarbij de gemeente Barneveld bijvoorbeeld roept dat er wel geld is, terwijl de provincie Gelderland zegt: wij zijn nog in gesprek. De vraag is wat wij daaraan kunnen doen. Kan de Minister in haar eerste termijn al ingaan op de vraag wat er nodig is en wat er concreet ligt vanuit de regio? Wij zien wel dat dit absoluut als knelpunt komt bovendrijven in de fileknelpunten die door de ANWB-leden zijn aangedragen.
Er loopt nog een aantal projecten, zoals ik zei. De A28 wordt verder opgepakt.
Ik wil nog een vraag stellen over het Wilhelminakanaal in Brabant. Er is onduidelijkheid ontstaan over de vraag welke maatregelen noodzakelijk zijn om ervoor te zorgen dat de sluizen daadwerkelijk op de afgesproken termijn worden aangelegd. Kan de Minister ingaan op de vraag wat ervoor nodig is om het project toch op tijd af te ronden?
Mijn laatste punt – en dan neemt mevrouw De Boer het stokje over – betreft Kornwerderzand. Wij hebben er al lange tijd over gesproken en er moties over ingediend. Het is een beetje een kip-ei-discussie aan het worden. De regio geeft zelf aan dat men een rijksbijdrage nodig heeft voor subsidieaanvragen. Wat de VVD betreft kan er geen sprake zijn van overdracht van sluizencomplexen of wat dan ook. Er kan geen sprake van zijn dat het Rijk meer risico's op zich neemt. Wij zijn wel bereid om te bezien hoe wij ervoor zorgen dat het Rijk op een of andere manier een bepaald bedrag beschikbaar stelt voor de subsidieaanvragen, zodat de provincie er met de gemeenten aan de slag kan gaan om ervoor te zorgen dat de Kornwerderzandsluis, waarvan wij denken dat deze een economische spin-off kan hebben, gerealiseerd kan worden.

De **voorzitter**:
Ik steek even over. Mevrouw De Boer, wat zit u eenzaam aan het eind van de tafel.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik zit geboeid te luisteren, nu eens vanuit een ander perspectief.

De **voorzitter**:
U hebt het woord.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Het is hartstikke mooi dat de sluis bij Kornwerderzand de aandacht krijgt die deze verdient. Ik ga gelijk maar even door naar een andere haven, namelijk de haven van Rotterdam. De VVD heeft in het verleden een motie ingediend om de vpb-plicht te compenseren. Ik ben blij dat er geld wordt vrijgemaakt voor de Nieuwe Waterweg. De VVD ziet dit als compensatie en als uitvoering van deze motie. Daarmee zijn wij er nog niet, want de komende jaren zullen wij hier hopelijk nog regelmatig

met deze motie in de hand bezien of verdere compensatie noodzakelijk is. In die zin zijn wij natuurlijk ook blij met de aanleg van de Calandbrug, die nu ook van de grond komt.
Dan kom ik nu op een heel andere haven, namelijk die van Lauwersoog. Die heeft een andere problematiek, want het Westgat, het gat tussen de eilanden Schiermonnikoog en Ameland, slibt dicht. Daarmee wordt de haven van Lauwersoog onbereikbaar voor de visserij en voor andere boten. Dat is een slechte zaak. Wij proberen landelijk altijd te bezien hoe wij de krimp in deze regio kunnen oplossen. Bakken geld gooien naar het creëren van werkgelegenheid werkt niet zo. Je moet ondernemers de ruimte geven. Dit is een haven waar allemaal ondernemers zitten. Het zou dood- en doodzonde zijn om aan de ene kant geld te gooien naar krimpgebieden en aan de andere kant de werkgelegenheid die er is weg te laten lopen. Wij vragen de Minister, hierbij ondersteuning te bieden. De regio heeft zelf aangeboden om op proef te baggeren. Het is wel gecompliceerd, want het gat verzandt gewoon. Je moet ook niet tegen de natuur in baggeren, maar het lijkt mij goed dat het Rijk iets aan monitoring gaat doen en dat voor zijn rekening gaat nemen. Daar krijgt ik graag een reactie op. Wij overwegen een motie op dat punt.
Dan over de binnenvaart. Ik was laatst op een congres «Binnenvaart; ongeëvenaard». Daar kwamen de gebruikelijke dingen weer langs. Er is bezuinigd op de bediening van de sluizen. Wij hebben daar meermaals aandacht voor gevraagd met diverse partijen. Wij willen meer ruimte voor de binnenvaart. Zijn er nog knelpunten bij de sluisbediening? Ook was er helaas weer de klacht over het huisvuilpassysteem. Zijn daar vorderingen mee gemaakt? Ook daarover hebben wij in het verleden al meerdere moties ingediend.
De vraag is hoe je nog meer goederen via de binnenvaart vervoerd kunt krijgen. Er ligt een mooi initiatief van de Drechtsteden. Vorige week heb ik met betrokkenen daarover een gesprek gevoerd. Het gaat om havens waar bedrijven al aan het water gevestigd zijn, maar waar geen kademuren zijn. Is dit niet klein bier dat je via Beter Benutten zou kunnen oppakken? Dan kun je voor bedrijven die nu hun vrachtwagens over de weg sturen, maar aan het water gevestigd zijn, vervoer over het water daadwerkelijk mogelijk maken. Is dat initiatief misschien de moeite waard, zo vraag ik de Minister. Ik krijg daarop graag een reactie.
Wij zijn blij dat er voor Holwerd aan zee een plan komt voor een spoelmeer dat het baggeren misschien een handje helpt. Dan kan de natuur daar beter haar werk doen.
Ik ga door met het goederenvervoer per spoor. Mevrouw Visser heeft daar ook al iets over gezegd. Ik wil graag de aandacht vestigen op de op- en overslagterminals. Er is een initiatief bij Valburg. Ik noem de op- en overslagterminal bij Venlo, die heel succesvol is. Zijn daar meer maatregelen noodzakelijk? Ons bereiken geluiden dat er meer maatregelen zouden kunnen worden genomen om de op- en overslag van goederen daar te bevorderen.
Er bestaan ook ideeën om een op- en overslagterminal te vestigen bij Barneveld. Zijn er knelpunten in Coevorden? Daar vestigt men nu aan de andere kant van de grens, in Duitsland, een op- en overslagterminal. Dat is een beetje een gemiste kans daar. Ik krijg daarop graag een reactie van de Staatssecretaris. Wij moeten gewoon investeren in het goederenvervoer. Daarmee verdienen wij geld, dat wij weer aan openbaar vervoer kunnen uitgeven.
Dat is tevens het laatste onderwerp, waarover ik een paar korte opmerkingen maak. In 2017 gaat de aanbesteding van de noordelijke spoorlijnen van start. Wij zijn heel benieuwd hoeveel inschrijvende partijen er zullen zijn. Het is de moeite waard om dat te inventariseren. De NS heeft aangegeven niet te zullen meedoen. Dan blijven er wel heel weinig inschrijvende partijen over en kan de markt zijn werk niet doen. Ik vraag de Staatssecretaris, te inventariseren hoeveel het er zijn.

Wij zijn blij met de maatregelen rond de booggeluiden bij Hilversum. Wij hebben daarover vanochtend een brief gekregen. Wij zijn blij dat er extra middelen komen om overlast op het spoor in de vorm van booggeluiden aan te pakken, complimenten daarvoor. Tijdens het vorige AO hadden wij hier inderdaad Hilversum op de tribune zitten.
Het laatste puntje betreft de overwegen. Er is net een ernstig ongeluk gebeurd in Groningen. Gelukkig zijn er deze keer geen doden te betreuren, maar het toont wel de noodzaak aan om de overwegen aan te pakken. Hoe gaan wij deze overweg aanpakken en gaan wij inderdaad meer middelen beschikbaar stellen voor de aanpak van onbeveiligde overwegen?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Nederland kampt met een bereikbaarheidsachterstand. Nu de economie aantrekt, wordt voorspeld dat het verlies aan reistijd met 38% toeneemt. Meer asfalt werkt niet, in tegenstelling tot wat mijn buurvrouw van de VVD continu en overal probeert duidelijk te maken. Bovendien is het Infrastructuurfonds tot 2030 nagenoeg volledig uitgeput.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wilde even vragen waar de uitspraak «meer asfalt helpt niet», mee wordt onderbouwd. Ik zie juist dat het wel helpt. Ook rapporten bevestigen dat het helpt. Wij zien allemaal dat het helpt. Stel je voor dat met de aantrekkende economie die lege plekken niet waren opgeleverd, dan zouden wij nog veel langer in de file hebben gestaan. Die oneliners van D66 zijn leuk, maar ik weet niet waar ze op zijn gebaseerd.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Als de PVV D66 verwijt dat ze in oneliners spreekt, is dat volgens mij een hartstikke groot compliment. Je kunt doen wat mevrouw Visser net deed, namelijk willekeurig shoppen in alle rapporten die er liggen. Je kunt die 55% noemen, maar in hetzelfde rapport staat ook dat de vermindering, tussen 2005 en 2015, met 36% of 38% van het aantal minuten dat je in de file staat, is veroorzaakt door de sociaaleconomische ontwikkelingen. We kunnen allemaal oneindig cijfers gebruiken om aan te geven dat asfalt werkt, maar volgens mij gaat het erom dat de files toenemen zodra er weer economische groei aanwezig is. Er blijkt een soort maximum te zijn aan wat je kunt doen. Er zijn ook mensen – en dat zijn niet zomaar mensen, maar grote organisaties als de ANWB, de BOVAG, de RAI et cetera – die zeggen: als je op een integrale manier kijkt naar bereikbaarheid, kun je een reductie realiseren. Om dat nog concreter te maken: D66 heeft in haar verkiezingsprogramma van 2012 laten doorrekenen wat betalen naar gebruik zou betekenen en dat leidde tot een reductie van 47%. Je komt er uiteindelijk...

De heer **Madlener** (PVV):
Ik reageerde op een oneliner en ik heb niets tegen oneliners, dat weet mevrouw Belhaj ook, maar ze moeten wel kloppen. Zij gebruikte een oneliner die niet klopt en zij beantwoordt mijn vraag niet. Iedere Nederlander met enig gezond verstand kan begrijpen dat een bredere weg meer capaciteit heeft. Omgekeerd zou de redenering van D66 zijn: als je wegen versmalt, krijg je minder files. Is dat dan ook waar? Ik vraag mevrouw Belhaj toch in te gaan op mijn vraag, met een beetje gezond verstand. Haar partij zegt dat te hebben, maar volgens mij zijn ze vandaag een beetje het verstand kwijt.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik ben me absoluut bewust van de vragen die gesteld worden, maar de heer Madlener krijgt niet het antwoord dat hij graag wil horen. Ik vind het buitengewoon fascinerend om ongelofelijk veel belangrijke organisaties in het land te horen zeggen: het wordt tijd om anders te kijken naar hoe we onszelf vervoeren en het wordt tijd om anders te kijken naar bereikbaarheid. D66 is daarin al jaren volstrekt helder en zegt: alleen maar asfalt gaat niet helpen. Asfalt op de plekken... Voorzitter. Als er buiten de microfoon om gesproken wordt, is dat best irritant.

De **voorzitter**:
Daar hebt u gelijk in.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Dus wij zeggen: waar het nodig is, moet je asfalt kunnen aanleggen, anders zou ik ook niet in dit MIRT-overleg zitten, maar het wordt ook tijd om daar anders naar te kijken en er anders mee om te gaan. Als de doorrekeningen van de verkiezingsprogramma's er zijn, zal de uitkomst moeten aantonen wat de programma's betekenen voor de mate waarin we gebruikmaken van vervoer, het aantal files, de luchtkwaliteit en ook voor de portemonnee van mensen. Dat zal in januari of februari zichtbaar worden.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik moet de heer Madlener van de PVV toch een beetje gelijk geven dat D66 hier met «meer asfalt werkt niet» een fraai klinkende oneliner erin gooit, maar dat het misschien niet waar is. In het antwoord van mevrouw Belhaj in tweede instantie, na de interruptie, zien we haar al wat draaien naar: een beetje asfalt kan wel, want we moeten wel asfalt aanleggen. Is mevrouw Belhaj het met het CDA eens dat wij af moeten van wat we nu zien? De VVD ziet de oplossing in asfalt, asfalt, asfalt; D66 vindt asfalt niet de oplossing en weer andere partijen zien het ov als oplossing. Is zij het met mij eens dat we niet naar één van die drie toe moeten, maar naar een geheel plan? Wij moeten toe naar alle beetjes helpen, en naar het inzicht dat alle stukjes goed zijn, mits zij ertoe kunnen bijdragen dat het spitsverkeer anders verdeeld wordt. Als mevrouw Belhaj het daarmee eens is, in hoeverre is haar stelling «meer asfalt werkt niet» dan nog houdbaar?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Alleen meer asfalt om de komende filedrukte op te vangen, werkt niet. Dat is wat ik zeg. Als het nodig is om ergens asfalt aan te leggen en als dat leidt tot de oplossing van een probleem, dan kan dat een goede zaak zijn. Het tweede punt, en daarover zijn D66 en CDA het eens, is dat je op een integrale manier moet kijken naar vervoer. Daarom hebben wij al eerder gezegd dat het niet meer van deze tijd is om alleen maar in termen van asfalt te denken, of alleen maar in termen van openbaar vervoer of alleen maar in termen van de fiets. We moeten toe naar een bereikbaarheidsfonds en we moeten met elkaar bekijken welk probleem we precies willen oplossen en wat daarvoor de beste oplossing is. Ik hoop hiermee de vraag te hebben beantwoord.

De **voorzitter**:
Ik zie geen vervolgvraag. U kunt uw betoog vervolgen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Zoals ik net probeerde aan te geven, moeten we slim bekijken waar we de meeste bereikbaarheid kunnen kopen voor onze euro. Laten we vooral doorgaan met succesvolle initiatieven als Beter Benutten. In een van haar brieven vroeg de provincie Utrecht aan het Rijk of het mogelijk is om

beïnvloedingspilots te doen. Mijn vraag aan de Minister is hoe zij daar tegenover staat.
Wij hebben net al een klein debatje gevoerd over betalen naar gebruik. De files kosten ons inmiddels 800 miljoen per jaar en de druk op ons wegennet neemt door de economische groei alleen maar toe. D66 vindt dan ook dat we af moeten van betalen voor het bezit van een auto, en toe naar een eerlijk systeem waarbij er betaald wordt voor het gebruik van de auto. Dat is eerlijker en het is de enige manier om Nederland bereikbaar te houden. Om zuinig rijden te belonen, betalen grote brandstofgebruikers meer per kilometer dan kleinere, zuinigere auto's. Het wordt wat D66 betreft dan ook eenvoudiger. De kilometerprijs vervangt de ingewikkelde combinatie van accijnzen, wegenbelasting en aanschafbelasting.
In Nederland is de reis van station naar station en van gemeentegrens naar gemeentegrens behoorlijk op orde. Het zijn vaak de laatste kilometers naar de bestemming die onevenredig veel tijd kosten. We moeten daarom veel meer dan nu inzetten op verbindingen van deur tot deur, met snel en frequent openbaar vervoer in combinatie met slimme deelvervoersmiddelen, die beschikbaar zijn vanaf het aankomststation dan wel op transferia nabij snelwegen. Alleen de inzet op frequente en snelle verbindingen die naadloos op elkaar aansluiten, maakt het voor automobilisten aantrekkelijker om the last mile per ov of deelfiets af te leggen, en alleen zo houd je auto's uit de binnensteden.
Door de komst van de e-bike wordt de actieradius van de fietser steeds groter. Bovendien is fietsen gezond voor de fietser zelf en voor zijn omgeving. De gemiddelde forens legt 20 km per dag af, een afstand die nu voor alle e-fietsers binnen bereik is. Dat maakt het opportuun om nu in te zetten op de fietser als volwaardig verkeersdeelnemer, want ook de fietser kampt met een last mile die onevenredig veel tijd vergt. Daarom wil D66 inzetten op uitstekende fietsinfrastructuur, groene golven op fietspaden, en op fietssnelwegen van, naar en tussen grote vervoersknooppunten zoals stations en transferia.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ben een beetje laat, want het moest even tot mij doordringen dat D66 hier het rekeningrijden weer uit de kast tovert, als ik het goed begrijp. D66 zegt hier: de vaste lasten van de automobilist moeten omlaag en de variabele lasten moeten omhoog. Dat is wat D66 net uitsprak. Nu willen wij van de PVV de wegenbelasting halveren. Wij vinden namelijk de accijnzen...

De **voorzitter**:
Dat mag u in uw eigen termijn zeggen. Wat is uw vraag aan mevrouw Belhaj?

De heer **Madlener** (PVV):
Steunt D66 onze wens om de wegenbelasting fors te verlagen? Automobilisten betalen immers al genoeg accijnzen met de brandstof en dat is precies de lijn die D66 voorstelt.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik denk dat afschaffing van de wegenbelasting alleen niet de oplossing gaat bieden. Dan zou je helemaal moeten overstappen op een systeem van betalen naar gebruik. Als de PVV daarvoor openstaat, zou dat fantastisch zijn, want dan kunnen we eindelijk het baanbrekend nieuwe beleid gaan voeren in dit land waar alle grote organisaties allang om vragen. Als de PVV bereid is om echt het hele pakket te bekijken, is het verlagen of halveren – dat hangt ervan af hoe je het doorberekent – van die wegenbelasting vanzelfsprekend.

De heer **Madlener** (PVV):

Daaruit begrijp ik dat D66 een andere bedoeling heeft. Men wil niet alleen de vaste kosten voor de automobilist verlagen, maar die automobilist toch weer met rekeningrijden van die weg af jagen bij wijze van filebestrijding, en dat vinden wij zeer oneerlijk. Het betekent namelijk dat mensen met een dikke portemonnee wel kunnen blijven rijden, terwijl mensen met een kleine beurs uit de auto gejaagd worden. Dat vinden wij onacceptabel. Ik wil nogmaals de vraag stellen over de accijnzen. Als je veel rijdt in de auto, dan tank je veel en dus betaal je automatisch meer belasting. Dat is toch een prima principe? Dat is toch al zo in Nederland? Dus waarom gaat u niet met ons mee die wegenbelasting verlagen, mevrouw Belhaj?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Omdat wij er anders over denken hoe de filedruk verminderd zou moeten worden. Negatieve bewoordingen in de trant van «mensen met een grote auto en veel geld gaan er dan niet op achteruit, maar de kleintjes wel» vind ik onverantwoord en doen er op dit moment niet toe. Wanneer er een doorberekening ligt, is het de kunst om te bezien wat dat betekent voor de portemonnee van mensen en voor het bestrijden van de files. Dat vind ik een veel slimmere aanpak dan nu tegen de heer Madlener te zeggen: u krijgt uw wegenbelasting terug en we laten de rest zitten, want dan is het probleem opgelost. Wij baseren ons op andere gegevens en andere aannames. Dat wordt nu doorberekend en vervolgens gaan we zien of dat uitkomt.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik wil de heer Madlener even helpen bij zijn vraagstelling, want het is mij niet helder wat mevrouw Belhaj namens D66 wil. Zij zegt dat meer asfalt niet werkt, maar zij zegt niet wat zij wel wil. Misschien een klein beetje asfalt? De N35 bijvoorbeeld juicht mevrouw Belhaj namelijk wel toe. Ze wil vooral fietssnelroutes. Dat is prima, maar ze wil ook rekeningrijden. Kent mevrouw Belhaj de CPB-doorberekening waaruit blijkt dat de autorijder bij kilometerheffing aan de pomp € 1 meer gaat betalen voor een benzineauto en € 1,40 voor een dieselauto? Vindt mevrouw Belhaj het wenselijk dat gewone automobilisten door een kilometerheffing flink meer geld gaan betalen waardoor ze de auto worden uitgejaagd?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Op het moment dat D66 pleit voor een grote verandering, is het heel gemakkelijk om te verwijzen naar allerlei doembeelden, om mensen bang te maken met het idee dat het ze veel geld gaat kosten en om te zeggen dat die mensen dat niet willen. Maar diezelfde mensen staan straks, dankzij de VVD, wel keihard uren in de file, terwijl ze in hun privétijd ook andere dingen hadden kunnen doen. Mevrouw Visser komt weer met berekeningen uit het verleden. Ik kijk naar het verkiezingsprogramma van D66 en naar wat er in 2012 is berekend. Dit is niet het moment om te spreken in waanbeelden maar om keurig naar de feiten te kijken en om ons het volgende af te vragen: wat betekent dit precies voor het reduceren van de files? En wat in financiële zin voor mensen in relatie tot het type auto dat ze hebben? Als dat op tafel ligt, ga ik graag nog een keer het debat aan over de vraag of het werkelijk zo'n raar idee is dat D66 pleit voor een eerlijker systeem waarin je gewoon betaalt voor wat je gebruikt.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het moet niet gekker worden. D66 verwijt het CPB waanbeelden op te schrijven. Ik sta perplex. Het rapport Kansrijk Mobiliteitsbeleid ligt er. Ik raad u aan om het gewoon te lezen. Daar staat namelijk in dat een kilometerheffing tot € 1 extra aan de pomp leidt. Dan hebben we het niet meer over het kwartje van Kok maar over de euro van D66. Dat mag, maar ik schets geen waanbeelden. Dit staat gewoon in een CPB-rapport; dat is niet door de VVD of een andere partij geschreven. Mijn vraag is concreet

wat u wilt. Aan de ene kant zegt u dat de VVD enkel en alleen voor meer asfalt is, en dat dat onzin is omdat je daarmee de files niet oplost. Aan de andere kant hoor ik geen enkel eigen verhaal, behalve het verhaal over rekeningrijden. Vervolgens zegt u dat het Centraal Planbureau waanbeelden presenteert. De enige oplossing die ik tot nu toe heb gehoord, zijn fietssnelroutes. Denkt D66 werkelijk dat we alle Nederlanders de auto uit kunnen jagen, op een e-bike kunnen zetten met een helm op, om daarmee de files op te lossen?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik ken de truc van het ridiculiseren en het beperken van andermans mening. Volgens mij ben ik volstrekt helder geweest. U geeft mij alleen maar nog meer politieke zendtijd om te vertellen dat D66 eigenlijk twee belangrijke nieuwe voorstellen doet die gedeeld worden door enorm veel organisaties in dit land. In de eerste plaats streven wij naar een bereikbaarheidsfonds: als je wilt nadenken over het vraagstuk hoe je ergens kunt komen, moet je dat niet alleen bekijken vanuit het perspectief van het ov of het aanleggen van meer asfalt en het verbreden van wegen. In de tweede plaats vinden wij het fair om te kijken naar een systeem waarin je betaalt naar gebruik. Nu betalen veel mensen zonder dat ze hun auto gebruiken. Ik stel niet het CPB ter discussie. Zodra de doorrekening van onze plannen door het CPB er ligt, mag de VVD ons aanpakken als het gaat om de mate waarin het wel of niet gaat werken, zowel wat de filereductie als de portemonnee van mensen betreft. U mag nu lekker over uw euro praten, maar ik kijk liever naar de feiten, en ik hoop van harte dat het gaat lukken om Nederland deze oplossing aan te bieden. Op dit moment kijkt iedereen in Nederland namelijk, keihard in de file staand, naar een bord met daarop «130». De VVD mag dat vinden en dat standpunt volhouden, maar ik kijk ernaar uit dat over tien jaar iemand een afstudeerscriptie schrijft en zich afvraagt hoe het toch mogelijk is dat een enkele politieke partij rekeningrijden, ondanks alle ontwikkelingen, zo halsstarrig blijft afwijzen.

De **voorzitter**:
Ik vraag zowel de vragenstellers als de beantwoorders om zich te beperken. De heer Bisschop heeft nog een vraag.

De heer **Bisschop** (SGP):
Ik was het niet van plan, maar de reactie van mevrouw Belhaj geeft me een stimulans om door te vragen op dit punt. Mevrouw Visser vraagt zich af of mevrouw Belhaj in de gaten heeft dat volgens het rapport Kansrijk Mobiliteitsbeleid van het CPB de kosten voor autorijders substantieel zullen toenemen door het voorstel van D66. Mevrouw Belhaj doet dat af met termen als «ridiculiseren» enzovoorts. Is zij in ieder geval bereid om ten aanzien van dat studiefonds, of weet ik wat er allemaal in het D66-verkiezingsprogramma staat, de rapportages van het CPB serieus mee te nemen? Dat heeft mevrouw Visser haar aanbevolen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ja hoor, dat kan.

De **voorzitter**:
Dat is heel beknopt.

De heer **Bisschop** (SGP):
Ik ben daar heel blij mee, en het zou nog mooier zijn als ze het gebruik van de term «ridiculisering» in de richting van mevrouw Visser intrekt. Maar dat is misschien te veel gevraagd?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik heb niet gezegd dat mevrouw Visser ridicuul is, ik heb gezegd dat mijn standpunt wordt geridiculiseerd. Dat mag, maar het gaat erom dat we moeten spreken over de feiten zodra de doorrekeningen er liggen. Op dat moment ga ik het debat hierover graag nog een keer aan.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter, ...

De **voorzitter**:
Mevrouw Visser, de heer Van Helvert was eerst.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Even een punt van orde. Mevrouw Belhaj zei, in een interruptiedebatje met mij, dat het CPB-rapport waanbeelden presenteert. Daar sloeg ik op aan, omdat het CPB geen waanbeelden presenteert maar een rapport met feiten en cijfers heeft opgeleverd.

De **voorzitter**:
Waarvan akte.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Wil D66 alle mensen die in de spits rijden van de weg halen of slechts een klein deel?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Wij denken niet in termen van «mensen van de weg halen» maar pleiten voor een systeem waardoor het voor mensen wellicht verleidelijk kan zijn om niet de auto te pakken. Dat is wat anders dan de vraag van de heer Van Helvert suggereert. Iedereen die wil rijden, kan gewoon rijden. We moeten bekijken hoe we mensen ertoe kunnen verleiden om andere manieren van vervoer te kiezen. Ze moeten niet denken: ik heb al betaald voor die auto en nu staat hij maar voor mijn deur.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Met dat laatste ben ik het eigenlijk helemaal eens: we moeten mensen verleiden om het op een andere manier te proberen. Maar rekeningrijden is het bestraffen van de mensen die op de weg zijn. Dat is wat anders. Om files te voorkomen – daarvoor doen we het immers toch – hoeven we slechts een klein percentage van de mensen te verleiden om uit de spits weg te gaan, toch? Als dat zo is, is het dan niet oneerlijk om alle mensen die daar moeten staan, te straffen?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Straffen is niet het woord dat ik heb gebruikt. Het gaat erom dat we met elkaar tot de conclusie komen dat alle maatregelen die we de afgelopen tijd hebben genomen, hun maximum kennen. Het is tijd om anders te kijken naar de wijze waarop je jezelf vervoert. Ik vind het weer zo typisch om dat «straffen» te noemen. Dat bedoelde ik met «ridiculiseren»: mensen worden daar heel bang van en gaan denken: ik ga dan meer betalen, ik word gestraft. Het is maar net hoe je er zelf naar kijkt. Als het de mening van D66 zou zijn, zou ik wel gezegd hebben, maar dat is niet zo. ANWB, BOVAG, RAI en de natuur- en milieuorganisaties zeggen allemaal: alsjeblieft, politiek, zoek naar een andere manier om de kosten door te berekenen dan nu wordt gedaan.

De **voorzitter**:
Mevrouw Belhaj zit op een derde van haar spreektijd; ik zeg het maar even. Misschien is het dus goed dat wij haar het verhaal laten afmaken. Ga uw gang.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Misschien gaat het er fel aan toe, maar het is natuurlijk volledig terecht dat mijn collega's kritische vragen stellen over dit fantastische idee dat over een jaar waarschijnlijk gewoon ingevoerd wordt.
Slimme mobiliteit; de leuke dingen. Ooit verdween de koets met paard ten gunste van de auto. Vandaag staan we aan de vooravond van minstens zo'n grote revolutie, namelijk de opkomst van elektrisch zelfrijdend vervoer. De techniek is er. Nu is het zaak om ervoor te zorgen dat iedereen zo snel mogelijk de voordelen geniet van slimme mobiliteit: verbeterde informatievoorziening onderweg, rijassistentie en parkeerbegeleiding nemen veel omrijd- en zoekverkeer weg. Ze verlagen het brandstofverbruik en de uitstoot en verbeteren de verkeersveiligheid.
Gelukkig weet ik dat de Minister hier minstens zo enthousiast over is en dat zij zich, als ik haar zie, hiervoor erg inzet. We hebben net ook een mooie nota ontvangen over smart mobility. Veel toepassingen die bijdragen aan smart mobility worden natuurlijk door marktpartijen geïntroduceerd en het aanbod vindt grotendeels autonoom plaats. Maar de overheid kan sneller winst boeken door als launching partner en/of als launching customer op te treden. Kan de Minister hierop reageren? Nederland wordt ook steeds vaker gebruikt als testland. Kan de Minister aangeven in hoeverre zij nog een actieve rol van de overheid ziet in dezen en hoe die volgens haar het best ingevuld kan worden?
Het is al genoemd maar als mijn fractie dan slim kijkt naar waar euro's goed besteed kunnen worden en waar zij minder goed besteed zouden worden, komt steeds de A27 in negatieve zin langs. De verbreding van de bak bij Amelisweerd kost veel geld. De MKBA – dit is ook al eerder genoemd – pakt negatief uit en de provincie en de stad Utrecht willen de verbreding niet. Zowel de reiziger als de schatkist zijn wellicht beter af met een andere oplossing. Ik weet dat deze Minister op dit dossier niet zal wijken, tenzij – wellicht – er vandaag iets wonderbaarlijks gebeurt. Ik ben uiteraard ook benieuwd hoe mijn collega van de PvdA hierin, er tussenin, staat.
Onlangs was ik te gast bij bewoners die te maken kregen met een snelheidsverhoging naast hun deur, op de A59. Men maakt zich daar zorgen over de verkeersveiligheid.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik wil een vraag stellen aan mevrouw Belhaj en mijn mening geven. Wij hebben hier de vorige keer namelijk ook gezeten. Dat is niet zo lang geleden. Hoeveel maanden geleden was dat? Vier maanden? U stelde toen precies dezelfde vraag en die heb ik toen beantwoord. U deed dat toen op precies dezelfde manier. Mijn vraag is dus: wat zoekt u en wat maakt dat u mij nu toch weer in de positie zet om dat te doen, daar waar wij vanaf 2014 hebben gezegd dat wij niet weer valse hoop willen creëren? Ik vind dat van u bijna niet helemaal eerlijk. Bijna.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik doe dat ook niet per se met plezier. Ik denk dat er veel goede momenten zijn geweest om uit te leggen waarom sommigen dit als de oplossing zien. En je ziet dat er elke keer toch weer geprobeerd wordt om wellicht tegen de politiek te zeggen: wat als je het gewoon even on hold zet en je op een andere manier naar het probleem zou kijken? Ondertussen zijn er analyses van de mate waarin het leidt tot met name drukte op die onderliggende wegen en men is specifiek bezig in Utrecht-Oost, samen met de Minister of de Staatssecretaris, om te kijken naar een integraal bereikbaarheidsplan waarin openbaar vervoer ook een centrale rol kan spelen. Dat maakt dat ik het ongemakkelijk vind om daar niks over te vragen. En als de mening van de VVD en die van de PvdA nog steeds dezelfde is, is dat bij dezen gemarkeerd en vind ik dat jammer.

De **voorzitter**:
De heer Hoogland heeft geen vervolgvraag. Mevrouw Belhaj, gaat u verder.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik kom op de A59. Men maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid. De snelheidsverhoging betreft een relatief kort stuk, waardoor voor veel automobilisten onduidelijk en verwarrend zal zijn hoe hard je daar nu mag rijden. Daarnaast maken de bewoners zich zorgen over hun gezondheid. Ze vrezen dat de geluidsoverlast toeneemt en dat de luchtkwaliteit afneemt. Mijn vraag is of de Minister bereid is om het RIVM te verzoeken, specifiek daar een gezondheidsanalyse voor de omwonenden te doen waarin in ieder geval het effect van de snelheidsverhoging op de geluidsoverlast en op de luchtkwaliteit wordt meegenomen.
Tot slot. Als het druk is op de A16 rondom Rotterdam, wordt het verkeer vanuit Dordrecht in de richting van Den Haag binnendoor geleid, dwars door de stad. Matrixborden boven de weg, zo heb ik gehoord, leiden het verkeer via het Zuidplein, de Maastunnel en de 's Gravendijkwal. Als gevolg daarvan staat de hele tunneltraverse rond 17.00 uur volledig vast, naast alle drukte die er al is. Ik ben geen verkeersdeskundige en evenmin ben ik milieudeskundige, maar ik weet wel dat het bij de 's Gravendijkwal ongelooflijk vervuilend is. Als dit inderdaad klopt, is de Minister dan bereid om het verkeer niet meer door de stad te leiden – in dit geval gebeurt dat wel in Rotterdam – maar om dat er omheen te leiden? Is zij dus bereid om deze manier van verkeersgeleiding te staken?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ook GroenLinks zegt dat meer asfalt niet werkt. Alleen het rode soort werkt. Het rode soort asfalt – mevrouw Visser van de VVD raadt het goede antwoord – heeft altijd een positieve MKBA: alle fietsprojecten met rood asfalt hebben dat. Om te voorkomen dat mij gevraagd wordt wat mijn oplossing is, zeg ik dat deze is kiezers het eerlijke verhaal te vertellen. De partijen aan de rechterflank weten dat er ook in Nederland een vorm van wegbeprijzing ingevoerd gaat worden. Je ziet dat dit in alle landen gaat gebeuren die een enorme druk op hun wegennet hebben. Dat gaat in Nederland dus ook gebeuren, maar sommige partijen durven dat voor de verkiezingen niet aan. Het is een liberaal marktprincipe dat een schaars goed, namelijk wegcapaciteit ... Het is zelfs zo erg dat mijn collega van de PvdA de zaal verlaat.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik raad mevrouw Van Tongeren toch ook weer aan dat CPB-rapport te lezen waarin staat dat er slechts één doelgroep betaalt naar gebruik, met de accijns. Dat is de automobilist. Eigenlijk betalen alle andere doelgroepen niet naar gebruik. Als mevrouw Van Tongeren nu zo voor dit liberale principe is, dat van betalen naar gebruik, zou zij een ander pleidooi moeten houden. Zij zou dan een pleidooi moeten houden voor de volledige afschaffing van bpm, de volledige afschaffing van mrb en het laten betalen via de accijns door de automobilist. Heel eenvoudig.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben er helemaal voor om alle kosten voor mobiliteit mee te tellen, dus ook die van het klimaateffect: mensen die voortijdig overlijden vanwege een slechte luchtkwaliteit, het verlies van arbeidsproductiviteit door mensen die op een locatie in Nederland wonen die te geluidsbelastend is. Langs snelwegen zijn dat er meer dan 200.000. Ik ben er helemaal voor om ook de verkeersdoden mee te tellen in de kosten van de mobiliteit. Dat gebeurt stelselmatig niet, dus dat is één van de vele kritiekpunten die mijn collega van D66 en ik volgens mij samen hebben op het rapport van het Centraal Planbureau. Dat is dus onderdeel van datgene wat GroenLinks

zeker wil doen: breng alle in- en externe kosten goed en eerlijk in kaart en verdeel dan de kosten en zorg er vervolgens voor dat Nederland niet vastloopt. Ik krijg straks vast en zeker nog de gelegenheid om dat wat breder uit te leggen in mijn betoog. Dus nogmaals, alleen asfalt is niet de oplossing.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Treinen maken gelukkig geen herrie. Misschien kan mevrouw Van Tongeren dat CPB-rapport gewoon lezen. Dan ziet zij dat juist die externe kosten waar zij nadrukkelijk op wijst, verdisconteerd zijn. Daarvan zegt het CPB dat de automobilist de enige is die naar gebruik betaalt, namelijk via de accijnzen. Het heeft ook geen nut om dat verder te verhogen, want dat zou een onevenredig effect hebben. Naast dat wat we net zeiden, straf je daarmee juist de mensen die de auto keihard nodig hebben om naar hun werk te gaan. Mevrouw Van Tongeren wees ook naar andere landen. Waarom voeren al die andere landen nu een tolheffing in? Dat doen ze niet zozeer omdat ze daar iets mee willen maar dat doen ze omdat ze gewoon het beheer en het onderhoud van andere wegen niet op orde hebben gehad. Duitsland en België hebben grote tekorten. Je merkt dat direct als je de grens over rijdt.

De **voorzitter**:
Uw vraag is?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mijn vraag aan mevrouw Van Tongeren is of zij bereid is, als het gaat om het Infrafonds – ze gaat zo meteen haar bijdrage leveren en kan deze vraag misschien meenemen – juist meer geld voor asfalt en slim asfalt vast te stellen. We hebben namelijk zowel te maken met beheer en onderhoud als met zelfsturende auto's en nieuwe projecten voor wegen die moeten worden geopend.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Als we dan toch rapporten gaan behandelen: wil mevrouw Visser dan misschien nog even kijken naar de doorrekening van het verkiezingsprogramma van bijvoorbeeld GroenLinks uit 2012, waarin nog wel klimaat- en milieueffecten werden meegenomen? Dan zal ze zien dat met een vorm van wegbeprijzing de doorstroming, dus de bereikbaarheid – mensen willen een betrouwbare reistijd horen; ze willen zeker weten wanneer ze aankomen – te realiseren is met een alternatief van dat wat de VVD voorstelt. Het is dus niet zoals mevrouw Visser vaak doet voorkomen, namelijk dat haar oplossing de enige is; er zijn alternatieven waarvoor gekozen kan worden. In het alternatief van GroenLinks is er minder klimaateffect, zijn er minder mensen die voortijdig sterven vanwege een slechte luchtkwaliteit en zijn er minder verkeersdoden. Daar kan voor gekozen worden. Het is keurig doorgerekend, ook door een extern bureau. Dat is wat GroenLinks voorstaat.
Ik probeerde de integrale visie van GroenLinks uit te leggen. De eerste pilaar daarvan is beprijzing, een liberaal marktprincipe. De tweede pijler is integraal kijken, dus niet alleen het hoofdwegennet steeds uitbreiden met asfalt en dan tegen de steden zeggen: jeetje, nu moeten er meer auto's de stad in; doe maar wat. Daar hoort bij dat steden beleid moeten kunnen voeren binnen hun stad met een nationale milieuzone, zodat we in alle steden hetzelfde beleid kunnen toepassen als de stad daarvoor kiest. Daarnaast hoort daarbij – daarover is ooit een met het CDA ingediende motie aangenomen – dat steden iets te zeggen hebben over de snelheid op hun ringweg. Als de snelheid op de ringweg naar beneden gaat, gaat de geluidsoverlast immers naar beneden en gaat de luchtkwaliteit omhoog. Op heel veel plekken wordt de doorstroming daar zelfs beter van.

De **voorzitter**:
Daar heeft de heer Van Helvert een vraag over.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb een vraag over de beprijzing; excuus dat ik daar nog even op terugkom. Er wordt veel gesproken over het CPB-rapport. Ik heb niet de behoefte om het CPB de hemel in te prijzen, want soms vraag ik mij af of de door het CPB gehanteerde maatstaven wel de dingen zijn waar we allemaal naar moeten kijken. Het is volgens mij niet onverstandig om hier ook met gezond boerenverstand naar te kijken. En dan vraag ik mij af waarom juist GroenLinks de accijnzen niet de goede maatregel vindt in plaats van rekeningrijden. Juist bij accijnzen op brandstof geldt immers: hoe meer brandstof je verbruikt, hoe meer je belast wordt. Als je bijvoorbeeld naar kilometerbeprijzing gaat, zou ook een elektrische auto gewoon per kilometer belast worden. Volgens mij is dat juist niet wat GroenLinks zou willen. Hoe kijkt mevrouw Van Tongeren daartegen aan?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik zou heel graag met het CDA overleggen over hoe je precies aan de verschillende knoppen van het rekeningrijden moet draaien. Daar kan een mix in zitten van verschillende maatregelen. Nu kunnen 300.000 auto's tegelijk op het hoofdwegennet; dat zal de Minister ongetwijfeld bevestigen. Er zijn 8 miljoen auto's in Nederland. Je moet dus iets verzinnen, zodat niet al die auto's op hetzelfde moment op het hoofdwegennet rijden. Ik heb mij laten vertellen dat dat niet alleen met accijnzen lukt, omdat daar geen tijdsdruk op zit. Je zou een mix van verschillende maatregelen kunnen verzinnen. Tegelijkertijd moet je ook kijken naar de prijs van het openbaar vervoer. Collega's zeiden al dat iedereen moet kunnen reizen en naar zijn werk, opleiding of familie toe moet kunnen. Je kunt niet één groep bevoordelen boven de andere. In de provincie is openbaar vervoer lang niet altijd mogelijk, omdat we uit de wet hebben gesloopt dat er binnen 400 meter van elke woning een openbaarvervoerhalte moet zijn. Als dat nu zo is – GroenLinks zou dat anders willen zien – moet je ervoor zorgen dat iedereen zich kan vervoeren. Vandaar dat het niet alleen met een hogere belasting op de benzine of op de diesel lukt.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Begrijp ik het goed dat ook GroenLinks inziet dat accijnzen op brandstof qua milieu een betere maatregel is dan rekeningrijden, waarmee ook elektrische auto's worden belast? Mevrouw Van Tongeren zei zelf al dat er 300.000 auto's tegelijk op de weg zijn. Die hoef je niet allemaal in één keer van de weg te halen. Waarom zouden we alle auto's extra laten betalen omdat ze op de weg zijn – van D66 mogen we niet meer «straffen» zeggen – terwijl je slechts een heel klein deel ertoe wilt verleiden om op een ander moment te rijden?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Nogmaals: ik ben te porren voor een breed overleg tussen meerdere partijen om dit in Nederland ingevoerd te krijgen. Die kant gaan we toch op en daar hebben we brede steun voor nodig. We zullen dus aan een aantal verschillende knoppen moeten draaien om dit voor elkaar te krijgen. Accijnzen zijn één van die knoppen. Ik ben helemaal voor projecten om mensen de spits uit te lokken en vervolgens moet er een mooi alternatief zijn. Ik heb ook vaak bepleit dat bedrijven mensen een vervoersbudget geven in plaats van een leaseauto, zodat die mensen zelf kunnen uitpuzzelen hoe zij hun geld willen uitgeven. Dat betekent vaak ook minder autokilometers. Zo'n aanpak is nodig. Er is niet één simpele maatregel die in één keer het hele vervoersprobleem in Nederland gaat oplossen, maar een vorm van wegbeprijzing hoort daar gewoon bij.

Ik heb dankzij de interrupties al veel gezegd over de beprijzing. Ik vind het heel belangrijk dat we integraal kijken per regio. De hele discussie over Utrecht toont aan dat je niet alleen kunt kijken naar het hoofdwegennet, want dan blijven auto's daar hinderlijk staan omdat zij niet op het onderliggende netwerk kunnen. Er moet dus integraal gekeken worden. Samenwerking met een regio betekent dus niet dat we eerst samenwerken totdat het Rijk iets van bovenaf oplegt.
GroenLinks vindt gezond kunnen leven en veiligheid heel belangrijk. Daarom vinden wij dat in de berekeningen ook de verkeersdoden thuishoren, maar ook de mensen die voortijdig overlijden vanwege slechte luchtkwaliteit of die een slechtere arbeidsprestatie leveren vanwege wakker liggen door geluid. De klimaateffecten zie ik eigenlijk nauwelijks doorgerekend in de MKBA's. Als mevrouw Visser kan aanwijzen waar al deze posten staan in de CPB-berekeningen, houd ik mij aanbevolen.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb een vraag over de stad Utrecht. Die stad wordt hier constant opgehemeld vanwege het onvriendelijke autobeleid. Ik ben zelf gemeenteraadslid geweest in een grote stad, in Rotterdam. De neiging van die steden is om dingen te doen die geld opleveren. Ze bouwen dus heel veel bedrijven en kantoren en iedereen moet naar die stad, maar ze geven niet thuis als het geld kost, als er mobiliteit moet worden geregeld en als wegen moeten worden aangelegd. Daarmee veroorzaken de steden zelf een probleem. Vindt u niet dat wij in ons drukke land misschien wat meer moeten nadenken over spreiding, zodat niet iedereen gedwongen wordt om in Utrecht te werken? De kantoren die Utrecht zo graag wil bouwen maar waar Utrecht geen wegen voor heeft, kunnen op een andere, beter bereikbare plek worden gebouwd, zodat mensen niet in een file hoeven te staan. Dat is toch niet te veel gevraagd van die steden?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik begrijp de vraag niet zo goed. Vraagt de PVV nu om een plan voor gedwongen spreiding van bedrijvigheid over Nederland?

De heer **Madlener** (PVV):
De vraag is heel simpel. Als je Utrecht helemaal volbouwt met kantoren, bedrijven, winkels en woningen, wordt het steeds maar drukker en drukker. Dat wilt u, die verstedelijking. Dat wil Utrecht in ieder geval. Utrecht een Science Park, waar steeds meer bedrijven komen, maar Utrecht heeft niet nagedacht over de bereikbaarheid. Mensen moeten naar die kantoren toe en staan dus in de file. Zou u het niet normaal vinden als die steden, voordat zij allerlei gebouwen uit de grond stampen, eerst nadenken over de bereikbaarheid daarvan voor alle mensen die daar moeten wonen en werken?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
In Utrecht zit een heel capabele wethouder, toevallig ook van mijn partij, Lot van Hooijdonk. Die heeft een fantastisch vervoerplan gemaakt dat Utrecht graag zou willen uitvoeren. De Minister en de Staatssecretaris zijn daar goed van op de hoogte, ook van hoe Utrecht het openbaar vervoer en de treinstations wil. Ik wil dat plan met liefde en plezier naar de heer Madlener sturen, zodat hij kan zien hoe die gemeente – en ook de provincie heeft zo'n plan – dit graag zou willen regelen. Wij zitten hier echter niet in de gemeenteraad van Utrecht. Wij zitten hier voor het landelijke beleid. Ik denk nog steeds dat wij van links tot rechts graag willen dat bedrijven, maar ook onderwijsinstanties en de gewone burgers vrijheid hebben in waar zij zich vestigen. Een beleid voor gedwongen spreiding over Nederland om de vervoersdrukte af te laten nemen, lijkt mij dus ook helemaal niet passen bij de PVV.

Door alle interrupties weet ik niet goed meer waar ik ben in mijn verhaal, maar ik kan mij in elk geval aansluiten bij een heleboel specifieke vragen en knelpunten die aan de orde zijn gesteld door de SP en D66. Wat de herziening van de MIRT-projecten betreft: GroenLinks zou graag inzicht willen krijgen in de aangegane juridische verplichtingen die in het MIRT aan de orde zijn: wat ligt er al vast en kan niet meer veranderd worden en wat kan nog wel veranderd worden en hoeveel kost dat dan? We hebben geprobeerd om dit via schriftelijke vragen aan te geven, maar we hebben de antwoorden nog steeds niet. Stel dat een nieuwe regering toch van de verbreding van de A27 bij Amelisweerd af wil, wat kost dat dan? Stel dat je bij nader inzien zegt dat de Blankenburgtunnel nauwelijks problemen oplost en dat we al die miljarden daar maar niet in moeten stoppen, hoe komen we daar dan vanaf?
De nieuwe set spelregels lijkt ons nog ingewikkelder. Ik sluit mij op dat punt aan bij de VVD: hoe kan de Kamer nog steeds goed inhoud geven aan haar controlerende taak en haar budgetrecht? Krijgen wij realtime inzicht in alle verschillende afspraken, zeker als die niet meer omkeerbaar zijn, en hoe ziet de Minister dit voor zich?
Ik had een halve bladzijde over beprijzing, maar die kan ik overslaan. Ik heb nog een minuut. Ik sluit mij aan bij de kleine verbeteringen voor de binnenvaart, die een heel goed alternatief vormen. Ik vraag mij af waarom we bij de Merwedebrug eerst met z'n allen betalen voor het aanleggen van een brug, waarna we vervolgens blijkbaar ook weer met z'n allen moeten meebetalen aan een schadeclaim. Het onderhoud vindt immers ook uit publieke middelen plaats. Hoe zit het met het eventuele tolsysteem? Hoe kijkt de Minister daartegen aan?
Nog iets over het spoor. Ik weet dat deze Staatssecretaris het spoor een warm hart toedraagt. Wij hebben een top vijf gemaakt. De Staatssecretaris zei dat dat best een aardig lijstje was. Hoe staat het daarmee? We hadden natuurlijk ook een top tien kunnen maken, maar dat is een nog grotere uitdaging. Hoe loopt het bestuurlijk overleg over de Kennemerlijn? Het zou tijdelijk drukker worden in de treinen zelf. Wanneer is er meer zicht op iets meer dan een staanplaats in de trein in de spits?
Ik ben nu helaas door mijn spreektijd heen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik was blij om in de kranten te mogen lezen dat er al een boel is geregeld vóór dit debat. Dat scheelt namelijk een hoop spreektijd. Ik heb daarom mijn spreektekst maar aan de kant gelegd en ga improviseren over de dingen die mijn hart echt raken. Ik wil wel zeggen dat ik blij ben dat ik heb kunnen lezen dat de N35 wordt aangepakt, evenals de N50 bij Kampen, dat de inwoners op het traject Zwolle–Kampen–Dronten worden geholpen, en dat de sluizen bij Kornwerderzand het blijken te gaan halen. Dat is top! Ik ben daar heel blij mee.
Ik wil het verder hebben over de langetermijnvisie en innovatie. Ik mis bij het kabinet een langetermijnvisie op het spoor. Ik weet dat het Toekomstbeeld OV er is, maar dat gaat eigenlijk nog steeds over vragen als het al dan niet verdubbelen van de spoorbrug bij Ravenstein. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) lees ik dat het temporiseren van projecten geen effect heeft op het behalen van de ambities uit die structuurvisie. In dat geval heb je of weinig ambitie of heel weinig visie. Ik wil ervoor pleiten dat we in dit land eens gaan nadenken over een echte langetermijnvisie op ov. Rijden we in 2040 nog steeds met ijzer op ijzer? Hoe gaan we echt multimodaal nadenken? Hoe gaan we ervoor zorgen dat binnenvaart, spoor en wegen geen concurrenten meer van elkaar zijn, en dat we gaan kiezen voor het vervoer dat per kilometer het goedkoopst is en bovendien de minste CO_2-uitstoot oplevert? Dan kom je bijvoorbeeld uit bij een veel slimmer gebruik van de binnenvaart.
Ik wil nog iets preciezer zijn over de langetermijnvisie op het spoor. Anderhalve week geleden heb ik via www.ovmagazine.nl de Spoorkaart

2040 van de ChristenUnie gepubliceerd. Ik heb haar op A0-formaat, dus heel groot, maar ik had gewoon het lef niet om haar naar dit debat mee te nemen. Ik weet dat de heer Van der Staaij weleens heel grote en mooie plaatjes meeneemt naar de plenaire zaal. Wie de kaart op A0-formaat wil zien, kan gewoon naar mijn kantoor komen. Iedereen is daarvoor van harte welkom. Daar staan al onze dromen op. Ik zeg er meteen bij dat we ze niet kunnen betalen, maar er zit alle inspiratie in die je wilt voor een toekomst op het spoor. Het lijkt me prachtig om daar met zijn allen omheen te gaan staan om te bekijken welke ingrepen we moeten doen om een aantal problemen breed in het land echt op te lossen, in plaats van dat we elkaar vliegen proberen af te vangen door alles maar met elkaar te moeten vergelijken. In ieder geval is het plan een mooie inspiratie. Kijk allemaal anders even op www.ovmagazine.nl en zie daar wat wij willen. Tot zover onze langetermijnvisie op het spoor.

De heer **Smaling** (SP):
Ik heb hier een beetje moeite mee. We krijgen nu een kaart te zien en daarop staat kennelijk de langetermijnvisie van de ChristenUnie. Tegelijkertijd wordt de regering verweten dat ze niks doet. Lees het MIRT-overzicht er maar op na: er wordt volgens mij geprobeerd om te doen wat de heer Bruins juist bekritiseert, namelijk in eerste instantie meer de opgave centraal stellen in plaats van de modaliteit. Is de heer Bruins het niet eens met wat de regering ons heeft geboden? Hoe moet ik het zien?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Dank u wel voor deze vraag. Ik vind het MIRT een heel goede poging om verder in de toekomst te kijken, maar het gaat niet heel veel verder dan de vraag welke projecten wel en niet worden aangepakt en hoe criteria worden opgesteld om de prioritering helder te maken. Ik merk dat die criteria in het debat toch wel weer wat vloeibaar worden. Onder druk wordt namelijk alles vloeibaar; dat is een fysische wet. Ik denk dat de discussie fundamenteler kan dan hoe ze nu in het MIRT-debat wordt gevoerd. Ik denk dat we dat allemaal moeten doen.

De heer **Smaling** (SP):
Daar ben ik het wel mee eens, maar allereerst denk ik dat de regering een poging doet om te doen wat de heer Bruins vraagt, hoe moeilijk dat ook is. Ik doe dit soort debatten al een paar jaar. De praktijk is altijd dat wij allemaal elke keer toch wel weer wegen, spoorlijnen en sluizen kennen waarvoor wij onszelf hard willen maken. De ChristenUnie doet dat net zo hard als iedereen, met name voor de regio's waar veel van haar achterban woont. Gaat de ChristenUnie dit nu loslaten? Gaat ze nu op een meer integrale toer waarmee het hele land wordt bediend? Hoe moet ik dat zien?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Wij hebben binnen de partij inderdaad specifiek over de spoorvisie een fundamentele discussie gehad. Wij willen stoppen met enkele projecten benoemen. Wij willen breder en meer integraal kijken naar welke projecten moeten worden aangepakt om een grote impact te hebben voor relatief weinig kosten. Soms moet er een ingreep buiten de eigen regio worden gedaan om in de eigen regio een positief effect te hebben. Als je het Noorden bereikbaarder wilt maken, moet je bijvoorbeeld al bij Almere iets aan het spoor doen. De regio Noord kijkt niet verder dan Zwolle of iets zuidelijker daarvan. Juist op het spoor is altijd sprake van een enorme olievlekwerking. Dergelijke zaken moet je dus echt nationaal of zelfs internationaal aanpakken om de meest rendabele ingrepen te kunnen doen om het ov integraal beter te kunnen laten functioneren. Wij zijn

bereid om samen met de andere partijen daarnaar te gaan kijken, los van de individuele projecten.
Ik hoor veel partijen met elkaar steggelen over de vraag of asfalt helpt of niet. Nou, asfalt helpt... een tijdje, totdat het drukker wordt en het verkeer weer dichtslibt. We moeten eerlijk zijn: met asfalt zullen we nooit files wegkrijgen. Dat helpt eventjes, maar je kunt het probleem niet oplossen met dezelfde manier van denken die het probleem heeft veroorzaakt; dat zei Einstein al. Meer ga ik niet zeggen over asfalt.
Ik wil wel nog wat zeggen over bruggen, viaducten en andere kunstwerken. We doen daarbij vooral aan management by crisis: iets gaat fout en dan moet er in de paniek opeens iets worden geregeld. Ik denk dat we veel meer moeten investeren in fundamenteel onderzoek naar de degradatie van bruggen en viaducten, samen met de kennisinstellingen en de industrie. Als je daar een paar miljoen in stopt, kun je miljarden besparen. Ik roep de Minister met name op tot een ruimhartige afhandeling van de schade rond de Merwedebrug, en vooral ook om gebruik te maken van haar bevoegdheid om de beleidsregel voor nadeelcompensatie te versoepelen en de drempelwaarde van 15% voor omzetverlies lager te maken.
Tot slot wil ik nog twee specifieke projecten noemen die tot nu toe weinig aan bod kwamen. Allereerst de A1/A30 bij Barneveld. Ik denk dat dat een typisch project is dat een enorme impact zal hebben, veel breder dan alleen op Barneveld. Als het goed wordt aangepakt zal dat een enorme economische winst opleveren, ook ver buiten die regio. Op de N59 is recentelijk weer een ongeluk gebeurd. Op Goeree–Overflakkee en Schouwen–Duiveland kan relatief snel en simpel een veel veiliger situatie worden gecreëerd.
De overige zaken die ik aan de orde wilde stellen, zijn inmiddels genoemd.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik wil het eerst in het algemeen over het MIRT en de nieuwe systematiek hebben. Vervolgens maak ik een ronde door Nederland. Laat ik beginnen met de vaststelling dat de PvdA zich kan vinden in de koers die de Minister vaart op een gebiedsbenadering met een, in haar woorden, open blik op mobiliteit. De vraag is wel hoe deze aanpak zich gaat verhouden tot de schotten die er nu zijn tussen wegen, spoor en vaarwegen. Ook is het de vraag hoe de Minister de systematiek verder gaat uitwerken en hoe dit wordt meegenomen in het onderzoek naar het bereikbaarheidsfonds, dat eerder door een aantal leden werd genoemd. Wat betekent dit bijvoorbeeld voor de drie keer 200 miljoen die uit het wegenbudget van het Infrafonds wordt vrijgemaakt voor gebiedsgerichte programma's? Kan dit geld volgens de nieuwe benadering alleen voor wegen worden gebruikt, of ook voor andere oplossingen? «Een open blik» suggereert het laatste, maar ik weet dat andere partijen hier anders over denken. Een van de vragen die we hebben, is hoe de Minister straks de spanning gaat afwegen tussen wenselijke kortetermijnmaatregelen en de lange termijn, die je ook in de gaten wilt houden. Dat is immers ooit een van de redenen geweest dat het MIRT opgezet is, namelijk om niet alleen de waan van de dag te volgen maar ook te kijken naar investeringen op de langere termijn.
Er komt een flexnorm. De PvdA is nooit zo'n voorstander van flex, maar in dit geval kan ik me er heel veel bij voorstellen. In 2018 gaat de Minister, zo schrijft zij, dit opnemen in de begroting. Op welke manier wordt de Kamer geïnformeerd over de manier waarop ze dat gaat vormgeven? Hoe die norm vorm krijgt, is nogal belangrijk. Daarnaast betekent de flexnorm dat er meer verkenningen gedaan zullen worden, die uiteindelijk over moeten gaan in een planuitwerking. De vraag is hoe we met elkaar de keuze gaan maken welke verkenningen daadwerkelijk plannen worden. Uiteindelijk moet de zeggenschap daarover bij de Kamer liggen. Hier moeten de politieke keuzes gemaakt worden.

Een van de recente voorbeelden van een, met een verschrikkelijk woord, adaptieve aanpak, kortom, de goede dingen doen die nodig zijn en niet van tevoren één oplossing vastleggen, is te vinden in Zuid-Nederland. Er is een mooie brochure gemaakt door, als ik het goed zeg, 141 partijen, met 11 maatregelen erin. Ik was verrast over de voortvarendheid waarmee dat werd opgepakt en over het feit dat er niet alleen gekeken werd wat we met de weg, het spoor, op het water, kortom met één modaliteit konden doen, maar dat er integraal gekeken werd. Wat is de stand van zaken nu, een tijdje later? Het is een voorbeeld van hoe dingen op papier samen kunnen, maar de vraag is wat dat in de praktijk oplevert.
Een van de vragen die daarmee te maken heeft, werd vanochtend gesteld door de mensen die hier een petitie aanboden over de A27. Zij vroegen ons namelijk – die vraag wil ik ook bij de Minister neerleggen – in hoeverre bij de van-deur-tot-deurbenadering wordt gekeken naar de effecten van het onderliggende wegennet, en niet alleen naar het bovenliggende wegennet, op reistijdvertraging. Daar lijkt nu sprake van. Is de Minister bereid om ook naar het onderliggende wegennet te kijken en te bekijken in hoeverre de maatregelen die op het bovenliggende wegennet worden genomen, daarmee verbonden kunnen worden? En in hoeverre is het geld effectief besteed op het moment dat het ergens anders weer vastloopt? Dat vind ik een relevante vraag. Ik eindig dit deel daarom met een wijsheid van Johan Cruijff, die ooit zei: als iedereen gewoon 150 rijdt op de snelweg, zijn we ook weer sneller van de weg af. Dat lijkt leuk, maar zo werkt het natuurlijk absoluut niet.
Ik ga over naar de fiets. Het fietsparkeren is een voorbeeld waarin wel ingezet is op de meest effectieve beïnvloeding van een reis. De Staatssecretaris zei hier ooit: als je één minuut kunt winnen met PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) voor heel veel geld en voor minder tien minuten kunt winnen omdat je je fiets snel kwijt kunt, dan kies ik het liefste voor dat laatste. Die mening delen wij. Wij waarderen haar inzet. Er zijn extra middelen gekomen, maar wij krijgen signalen uit het land dat problemen snel moeten worden aangepakt, onder meer uit Amsterdam, uit Eindhoven en uit heel veel andere plekken. Uiteindelijk wil elke gemeente meer; dat is ook logisch. De vraag is of overeenkomsten snel rond komen en of de meest nijpende plekken binnen afzienbare tijd worden aangepakt.
Ik kom nu op het onderhoud van bruggen. Het afgelopen jaar bleek dat twee bruggen in te slechte staat waren om goed te kunnen functioneren. Dat zijn slechts voorbeelden. Het ging om de Moerdijkbrug voor het spoor en de Merwedebrug voor het vrachtverkeer. De Botlekbrug wordt buiten de microfoon genoemd. Die had ik ook opgeschreven, maar ik dacht: daar hebben we al zo vaak vragen over gesteld dat ik die nu even laat voor wat het is. De treinreiziger en het vrachtverkeer ondervonden veel hinder. TLN (Transport en Logistiek Nederland) pleit voor een actieplan bruggen voor het vrachtverkeer. Is dat nuttig; is dat een goed idee? Wil de Minister dit oppakken? Of wordt er in de praktijk al aan gewerkt? Indien ja, waarom komt TLN dan nog met dit voorstel?
De Moerdijkbrug gaat er dit voorjaar voor langere periode uit. Hoelang, is mijn vraag aan de Staatssecretaris. Wat betekent dit voor de reizigers die eroverheen moeten? En hoe kunnen we voorkomen dat dit soort situaties zich in de toekomst voordoen? Daar gaat het uiteindelijk om. Ik vraag ook om daarop te reflecteren in het licht van het toenemende aantal DBFM-contracten, een afkorting die de heer Elias nooit zou toestaan. Ik heb daar ooit een Nederlandse versie voor verzonnen. Het staat voor Design Build Finance Maintain. Ik zou daarom, op z'n Rotterdams, OBBO zeggen: Ontwerpen Betalen Bouwen Onderhouden. Daardoor ben je nog meer overgeleverd aan en afhankelijk van één partij. Als die het loodje legt of het niet goed doet – we weten allemaal wat er kan gebeuren – heeft Rijkswaterstaat of ProRail geen kennis, ben je in de aap gelogeerd en zit je

in een verplicht huwelijk met iemand waarvan je denkt: liever niet. Graag een uitgebreide reactie op dit punt.
Dan het onderwerp tol. Ik zal niet praten over beprijzing maar over twee specifieke trajecten, de ViA15 en de Blankenburgtunnel. In de realisatie is een onderdeel tol opgenomen, omdat die wegen anders niet te financieren waren. Is de Minister bereid om eventuele aanbestedingsmeevallers in die projecten in mindering te brengen op de tolopgave? Dat kan betekenen dat tolheffing korter zou duren of lager zou worden. Dat is wel zo eerlijk voor de mensen die afhankelijk zijn van deze wegen.
Er zijn drie gebiedsgerichte programma's gemaakt; ik noemde ze al eerder. Er liggen grote uitdagingen in die gebieden, bijvoorbeeld het knooppunt Zaandam bij Amsterdam en de A15 voor de goederenstroom naar het oosten. Daar staat zelfs de duurste file van Nederland; over de definitie kunnen we een debat aangaan. Rotterdam is ook een van die gebieden. Ik heb het dan zelf graag over de nieuwe stadsbrug, die niet alleen vanuit verkeersoverwegingen maar ook sociaaleconomisch interessant is. Maar de huidige plannen van het Rotterdamse stadsbestuur zijn onvoldragen.

De **voorzitter**:
De heer Madlener wil een interruptie plaatsen. Dat is meteen zijn laatste.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik was blij dat de PvdA over tol begon en dacht: nu komt het. Er blijkt namelijk dat buitenlanders die tol helemaal niet kunnen gaan betalen. Daar is helemaal geen zicht op. Dat vind ik een goed punt. Als Nederlanders tol moeten betalen, is dat al erg genoeg, maar als de buitenlanders niet gaan betalen – er rijden nogal wat buitenlanders, want op de Nederlandse weg rijdt 5% met een buitenlands kenteken en die betalen al nauwelijks of geen wegenbelasting – is dat toch niet acceptabel?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Nee, maar ik zou bijna een vraag terug willen stellen. Dat dit niet acceptabel is, daar zal iedereen het hier mee eens zijn. Ik kan me voorstellen dat het systeem van tolheffing niet altijd waterdicht is. Maar dit is allemaal toekomstmuziek. Volgens mij delen wij het doel dat elke auto die eroverheen rijdt, ook moet betalen. Ik begrijp dus even niet waar bij de heer Madlener de twijfels zitten. Dacht hij dat ik vind dat buitenlanders niet hoeven te betalen? Dat heb ik niet gesuggereerd en dat vind ik ook niet.

De heer **Madlener** (PVV):
Nee, maar de heer Hoogland begint daar zelf niet over. Gebleken is dat er tot op de dag van vandaag geen zicht is op hoe mensen met buitenlandse kentekens tol gaan betalen terwijl de Nederlanders straks wel tol moeten betalen. Dat kan natuurlijk niet. Zelfs boetes worden niet betaald door heel veel buitenlanders, terwijl Nederlanders wel grif beboet worden in het buitenland. Ik kreeg zelf onlangs een boete uit Italië van vijf jaar geleden. Ik weet niet meer waarvoor; dat kan ik me niet meer herinneren. Hier halen ze dus wel boetes op. Nederlanders betalen straks tol in België en Duitsland, maar die buitenlanders betalen hier helemaal niks. De heer Hoogland begon erover – dat vond ik goed – dat meevallers van de tol af moeten. Dat ben ik geheel met hem eens. Maar als buitenlanders niet meebetalen aan een bindend tolsysteem, dan moeten we helemaal niet beginnen aan tol. Is de heer Hoogland het daarmee eens?

De heer **Hoogland** (PvdA):
De heer Madlener stelt vooral een uitvoeringsvraag. Als ik iets niet kan, is het nu voor wegen die in 2022 worden opgeleverd, aangeven hoe het tolsysteem eruit moet zien. Als ik dat hier zeg, weet iedereen in deze zaal

één ding zeker: dan gaat het niet werken. Ik ben geen ingenieur en ben buitengewoon onhandig, kan ik als huiselijke mededeling meegeven. Dat lijkt me dus niet verstandig. Het uitgangspunt moet zijn dat iedereen die over die weg rijdt gewoon betaalt. Hoe dat kan of moet gebeuren, weet ik niet. Ik kan me heel goed voorstellen dat er manieren zijn om dat te regelen. Als de heer Madlener daar goede ideeën voor heeft en hij die niet in een motie of amendement vervat, steunen wij die. Wij steunen helaas nooit moties of amendementen van de PVV, maar de heer Madlener is creatief, dus als hij een goed voorstel heeft, steunen we dat.
Voorzitter. De huidige plannen van het Rotterdamse bestuur met de stadsbrug zijn niet voldragen. Ik ben er wel van overtuigd dat er mooie en voldragen plannen te maken zijn, al is het maar omdat de stad zelf 250 miljoen euro investeert in de Maastunnel. Dat is formeel een binnenstedelijke verbinding, maar die heeft behoorlijk wat impact op het hoofdwegennet. Kan een nieuwe oeververbinding of iets in die richting plek krijgen in het gebiedsprogramma? Dat moet dan natuurlijk wel een beetje nuttig en zinvol zijn.
Ik kom op het openbaar vervoer, in Friesland om precies te zijn. Ik wil hier even de intercity naar Leeuwarden bespreken, ondanks dat het niet direct een kernpunt van het MIRT is. Friesland heeft sinds 2010 vele tientallen miljoenen euro's geïnvesteerd om die tweede intercity mogelijk te maken, maar dat stuit steeds op nieuwe belemmeringen, waardoor het niet mogelijk is. Er zijn problemen met schakelstations, dieseltreinen, personeel en sporen bij Meppel; ik noem alles even op. Los van de techniek is de vraag: kan de Staatssecretaris niet eens met deze partijen om de tafel gaan en afspraken maken? In de beantwoording van de vragen die wij hierover gesteld hebben, stond dat er naar een tijdelijke oplossing wordt gezocht. Misschien wordt er – dan komen we toch weer op de flexnorm – wel tijdelijk personeel ingehuurd. Het gaat echter om de vraag of hier structureel iets aan te doen is, want het is zonde van het geïnvesteerde geld als het voor de reizigers geen effect heeft.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voor de goede orde meld ik dat vanochtend het antwoord op een aantal vragen is binnengekomen, dit keer toevallig van de VVD. Die intercity komt er. Kijkt u maar in uw mailbox. Zo snel kunnen we elkaar bedienen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat is mooi; mijn excuses. Ik refereerde aan de feitelijke vragen. Ik heb inderdaad de antwoorden op de schriftelijke vragen voorbij zien komen, maar ik had geen tijd om ze te lezen. Het is mooi dat de VVD niet alleen voor het asfalt staat, maar ook voor het ov; dat blijkt maar weer. Het is mooi dat een PvdA-Staatssecretaris dit in opdracht van de VVD gewoon regelt.
Ik kom op de sluis bij Kornwerderzand; we blijven dus even in Friesland. Ik kan er nog een heel lang verhaal over houden, maar de essentie is dat we wat ons betreft 30 miljoen reserveren, op voorwaarde dat dat geen ongedekte check is. Er moet in Friesland een fatsoenlijk plan op tafel liggen, waarbij alle risico's gedekt worden door de provincie en waarbij we niet speculeren op toekomstige winsten of zaken die het ministerie een voordeel opleveren, maar ingeboekt worden voor de provincie. Het moet echt degelijk kunnen. Is de Minister bereid om daaraan mee te werken, mits het aan die voorwaarden voldoet? Als het project degelijk wordt uitgevoerd, kan het namelijk belangrijk zijn voor zowel de economische als de ruimtelijke ontwikkeling van de regio.
We gaan naar Brabant. Daar waren we net al eventjes. De A58 tussen Eindhoven en Tilburg en Galder en Sint Annabosch moet worden aangepakt. De zorg is dat Breda–Tilburg er niet in zit. Ik weet dat er als een soort bezweringsformule steeds gekeken wordt naar innovatieve mogelijkheden, maar wat betekent dat nu daadwerkelijk? Is er zicht op

oplossingen voor dit stuk snelweg? Het is namelijk een groot knelpunt in het Nederlandse wegennet.
Over Hooipolder-plus zijn al vragen gesteld. Is de provincie nu bereid die kosten te betalen of niet? Het leek zo te zijn, maar de vraag is of dat daadwerkelijk zo is. Wat is de stand van zaken?
Ik heb nog een vraag over de N50 bij Kampen. We willen daar graag 5 miljoen voor uittrekken. Dat is nodig. Kan voor dat bedrag het hele plan worden uitgevoerd? Krijgen we straks weer nieuwe vragen over extra geld dat nodig is, of is het nu dan geregeld, met de bijdrage van de provincie erbij?
Ik ga nog heel even naar Limburg; daar kom ik altijd graag. Over de spoorwegovergang Vierpaardjes wordt al langer gesproken. De leden De Boer, Van Helvert en anderen hebben daarover vragen gesteld. Is er al een akkoord? Daar hint de Staatssecretaris namelijk op in haar brieven. Hebben wij die hint goed begrepen of niet? Zo ja, wat is de uitkomst?
Tot slot sta ik nog stil bij het spoorgeluid bij de Hilversumse boog. In dat kader hebben wij bezoek gehad van de heer Litjens, oud-collega en inmiddels wethouder in Hilversum. De heer Smaling heeft het beeldender en mooier laten horen en zien dan ik zou kunnen, dus ik sluit mij aan bij zijn vragen. Kunnen we iets doen voor de mensen in Hilversum die aan het spoor wonen?

De heer **Smaling** (SP):
Dat is een helder verhaal van de heer Hoogland. Ik wil toch nog even naar de A27, al vindt de heer Hoogland dat misschien niet plezierig. Deze kabinetsperiode loopt op haar einde. Er zijn natuurlijk afspraken gemaakt tussen de regeringsfracties – dat snap ik – en die hebben de PvdA in dit verband misschien niet altijd doen besluiten zoals haar hart haar ingaf. In een interview van vorige week over de ring van Utrecht zegt Diederik Samsom: ik ben absoluut niet overtuigd van het nut van die verbreding. Is dit nu niet het moment, mede gezien hetgeen u zegt over de verhouding tussen het rijkswegennet en het onderliggende wegennet, om u toch nog eens goed achter de oren te krabben en na te gaan of dit niet getemporiseerd moet worden of dat er van af moet worden gezien? Moet er niet bekeken worden of het verkeersmatig noodzakelijk is voor de regio en zou u dan misschien niet een ander besluit nemen dan is afgesproken?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik snap de vraag en de heer Smaling heeft er gelijk in dat dit een lastig onderwerp is, al is het maar omdat in ons verkiezingsprogramma stond dat we geen voorstander zijn van die verbreding, al is het maar omdat in het regeerakkoord is afgesproken dat we een besluit gaan nemen en al is het maar omdat er, precies zoals de heer Smaling zegt, best verschillend over gedacht wordt in onze partij. Lokaal ziet men het anders dan landelijk, maar ook landelijk zijn er mensen, en niet de minsten – de heer Smaling haalde dat zelf aan – die er een ander gevoel bij hebben. Ik wil toch terug naar 2014. Op dat moment is onze fractie heel duidelijk geweest over de koers die zij wilde varen; eerlijk is eerlijk. Die keuze is gemaakt op basis van de inhoud van de op dat moment voorliggende documenten en na nogmaals wikken en wegen door collega Kuiken in het kader van second opinions. Bij die afweging van toen heb ik me altijd aangesloten vanuit de overtuiging dat dat inhoudelijk de juiste keuze is. Mocht er bij de SP ooit een lijsttrekkersverkiezing plaatsvinden, dan zal de heer Smaling ongetwijfeld op vele gebieden hetzelfde meemaken.

De heer **Smaling** (SP):
Daar twijfel ik geen moment aan. Ik geniet van de lijsttrekkersverkiezing, met name omdat de een de ander een kinderboek van mijn vriend aanbood. Dat was wel heel bijzonder. Maar nu kom ik bij het serieuze deel van mijn vervolgvraag. Gaandeweg zo'n proces – het duurt natuurlijk lang

voordat de schop de grond in gaat – komen er toch nieuwe feiten en inzichten. Dat geldt niet alleen voor de A27, maar voor alles wat ingrijpend is. De laatste tijd zie ik het volgende. Uit modellen van Rijkswaterstaat blijkt dat er 75% extra verkeer komt met die verbreding. Dat kan De Uithof niet aan; dat kan de stad niet aan. De PvdA heeft zelf ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse geëntameerd. Die laat een negatief resultaat zien. Als je acht treinen per uur kunt laten rijden naar Breukelen, Woerden, Houten, Bunnik en Bilthoven, is dat dan geen goedkopere, duurzamere en dus betere oplossing voor de toekomst? Ik denk dat je, nu het nog kan, jezelf moet dwingen om je die vraag te stellen. Ik snap hoe moeilijk het is, maar ik stel hem toch.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Die vraag heb ik mezelf ook wel gesteld; ik beantwoord hem alleen anders dan de heer Smaling. Ik denk dat hij wel een aantal rake punten aangeeft voor de wijze waarop we naar mobiliteit kijken. Een van de dingen die ik gevraagd heb – in dit geval speelt het in Utrecht, maar het speelt op meer plekken – is of het onderliggende wegennet niet beter betrokken moet worden bij de ingrepen van de rijksoverheid, omdat je daarmee combinaties kunt maken. Ik denk dat dat soms ook geldt voor het openbaar vervoer, al hangt het een beetje van de situatie af. Als je een metrolijn legt naast een weg die van A naar B gaat, is dat effectiever dan als het gaat om een knooppunt waarvandaan de wegen alle kanten uitwaaieren. Of de spoorlijn waar de heer Smaling naar vroeg goedkoper is, weet ik niet. Dat kan ik niet beantwoorden. Mijn ervaring is dat het spoor ook duur is, maar het gaat uiteindelijk niet alleen om de kosten. Dat ben ik met de heer Smaling eens.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Ik waardeer het dat de heer Hoogland het geluid bij de Hilversumse boog heeft genoemd, want dat is een groot probleem, maar booggeluid is op meerdere plekken een probleem. Ik denk bijvoorbeeld aan de buurt rondom de Morsweg in Leiden en het boogje richting Alphen aan den Rijn en Woerden. Voor je het weet, krijgt de heer Hoogland van de Staatssecretaris een antwoord over technische oplossingen die bestaan en die we gaan uitproberen, maar eigenlijk is het probleem met dat booggeluid breder: de bestaande wet- en regelgeving is zodanig, dat niet helder is wie er nu verantwoordelijk is voor dat booggeluid. Daardoor is het ook onduidelijk wie ervoor zou moeten betalen als je die technische oplossingen zou willen toepassen. Is de heer Hoogland bereid om zijn vraag aan de Staatssecretaris te verbreden? Dan kan de Staatssecretaris in haar antwoord aangeven of ze bereid is om naar die wet- en regelgeving te kijken.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Nee, en dat heeft een heel duidelijke reden. Aan de ene kant vind ik het interessant. Aan de andere kant is mijn ervaring dat het niet altijd werkt als je voor regels gaat. Ik heb dat ook gezien op andere plekken. Op plekken waarop geluidsaneringen moeten plaatsvinden, zie je bijvoorbeeld dat niet overal de norm wordt gehaald en dat er onvoldoende budget is om de norm te realiseren. Dan moet je er soms voor kiezen om bepaalde plekken waarop het heel erg is, eruit te halen en om daar toch iets voor te doen, hoewel ik het er principieel wel mee eens ben dat het altijd beter lijkt om gewoon een norm te stellen waaraan je moet voldoen als er sprake is van overlast door het hele land heen. We hebben een aantal van die normen, ook langs snelwegen, maar dat zijn dan nog oude normen, waarbij je niet direct verplicht bent om de nieuwe toe te passen. Die mensen daar kopen dan dus helemaal niets voor nieuwe normen; zij kopen wel iets voor een praktische oplossing. Je zou die nieuwe normen bijvoorbeeld kunnen meenemen op het moment dat je toch al iets gaat

doen aan een weg bij hen in de buurt of dat daar een andere infrastructurele ingreep gaat plaatsvinden.
Het is dus niet altijd zo dat een wettelijke landelijke norm leidt tot resultaten. Een laatste bewijs daarvan is de Hofstraat in Eindhoven. Daar hebben we gelukkig, zonder dat er normen zijn, wel bereikt dat er nu eindelijk een ingreep plaatsvindt, want die mensen zitten al jaren in het geluid. Als we daar hadden gezegd «we gaan dat alleen op basis van een landelijke norm aanpakken», dan was er daar helemaal niets gebeurd voor die mensen. Ik ben dus altijd bereid om daarnaar te kijken, ook in het geval van Leiden, maar ik zou die vraag liever doorgeleiden naar de Staatssecretaris. Ik zou er liever een paar punten uit pikken waar het echt erg is en die concreet aanpakken in plaats van hier nu een norm te stellen die over tien jaar een keertje ingaat en waar tot die tijd niemand iets aan heeft.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Ik heb het niet over een landelijke norm. Ik heb het erover dat we helder gaan krijgen wie verantwoordelijk is voor booggeluid, zodat we ook weten wie het zou moeten aanpakken en wie we erop kunnen aanspreken. Kan ik de heer Hoogland op dat punt vinden? Zouden we daar samen achteraan kunnen gaan?

De heer **Hoogland** (PvdA):
De heer Bruins heeft een wat beter trackrecord dan ik als het gaat om het doen van onderzoek; hij is immers gepromoveerd. Ik wil hem graag helpen, maar ik denk dat mijn hulp hierbij slechts beperkt is, gezien zijn ervaring op deze gebieden. Ik ben echter altijd bereid om dat te onderzoeken en om mee te denken over de vraag of we daar duidelijkheid in kunnen krijgen. Als er nu geen sprake van duidelijkheid is en als dat wel wenselijk is, dan moeten we daarvoor zorgen. Ik vind dat prima.

De heer **Bisschop** (SGP):
Voorzitter. Over die toezegging over politieke steun voor onderzoek zal de heer Bruins ongetwijfeld verheugd zijn.
Soms lijken deze bijeenkomsten over het MIRT een beetje op het indienen van verlanglijstjes. Het lijkt soms ook een beetje om de vraag te gaan welke regio of welke organisatie de beste lobby heeft gevoerd. Hoewel ik mij straks schuldig ga maken aan het concreet benoemen van een aantal projecten, waarvoor ik een pleidooi zal voeren, hoop ik toch dat de Minister er anders naar wil kijken. Er ligt een MIRT-plan. Dat is een indrukwekkend overzicht. Het geeft echt perspectief op basis van geobjectiveerde en goede analyses en inschattingen. Dat is uiterst waardevol, maar het vaststellen van zo'n projectplan is natuurlijk geen digitaal proces. Er is meer dan de financiële en de verkeerskundige parameters en noem het allemaal maar op; er zijn ook allerlei maatschappelijke ontwikkelingen. Ik zou de bewindspersonen willen vragen om de inbreng uit dit debat zodanig te wegen dat dit als een soort finetuning kan worden gezien, waarbij eventjes de puntjes op de i worden gezet en de menselijke kant van allerlei zaken soms iets meer wordt belicht.
Dan kom ik nu op de projecten die ik aan de orde wil stellen, te beginnen met de A1/A30. Waar vind je in ons land nog een situatie waarbij je als je van de ene snelweg naar de andere wilt, eerst halt moet houden voor wat ik in dit geval maar even echt «stoplichten» noem? Die situatie zie je niet zo heel veel. Een van de meest prangende situaties is die bij de A1/A30 richting Apeldoorn, en overigens ook richting Amersfoort; ik heb daar in het verleden vaker aandacht voor gevraagd. Het knooppunt staat nu in de top vijf van de ANWB. Ander onderzoek wijst erop dat er jaarlijks 10 miljoen euro schade is als dit zo doorgaat. Het wordt alleen maar erger als het knooppunt Hoevelaken straks wel wordt aangepakt en er straks nog meer verkeer langs Barneveld komt; ik herinner mij dat ik dat vorig jaar

ook heb aangestipt. Met alle respect, maar ik heb toch het gevoel dat de Minister dit punt een beetje voor zich uit schuift. Ze beweert zelfs dat de regio niet bereid is om mee te betalen. Volgens mij klopt dat niet. In ieder geval de gemeente Barneveld is daartoe bereid. De provincie Gelderland moet mogelijk nog een duwtje in de rug krijgen, maar het zou kunnen helpen als de Minister ook deze handschoen oppakt en zegt dat zij bereid is om daar enige voorrang aan te geven als het aandeel van de regio in de financiering toereikend is. Ik vraag de Minister om op korte termijn met de regio om tafel te gaan zitten en om in ieder geval werk te maken van de verbinding van de A30 naar de A1 richting Apeldoorn. Zo nodig hebben we een motie om de Minister in haar goede voornemens op dit dossier te ondersteunen.
Het is duidelijk dat de A20 tussen Gouda en Nieuwerkerk aan den IJssel te smal is. Voor wie daar weleens heeft gereden, behoeft dat verder geen betoog. De Kamer heeft gevraagd om de noodzakelijke verbreding niet pas na tien jaar te realiseren, maar de Minister wil pas versnellen als de regio voorfinanciert. September jl. heeft de regio deze handschoen opgepakt. Wanneer worden er op dit punt knopen doorgehakt?
Ik kom te spreken over de A15, waarbij ik een beetje aansluit bij de inbreng van mijn collega Visser. Vrachtwagenchauffeurs ervaren grote problemen door de toenemende filedruk op de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem. Bij transportorganisaties staat dit traject op nummer één met 11 miljoen euro economische schade in 2015, zoals analyses uitwijzen. Hoe kan het dat deze belangrijke achterlandverbinding wegvalt in het MIRT? De huidige maatregelen hebben weinig effect en zorgen soms alleen maar voor verplaatsing van het probleem. Ook hier wil de regio meedoen. Wil de Minister het gesprek met de regio aangaan om te bekijken hoe de doorstroming kan worden verbeterd? Kan hiervoor eventueel geld beschikbaar worden gesteld uit de 200 miljoen euro voor de MIRT-corridor Oost?
Ik blijf nog even bij de A15. Tussen Tiel en Ochten zijn er ook vaak problemen met relatief veel ongelukken. Er komt een filedetectiesysteem. Mijn vraag aan de Minister is of er daarbij voor de meest effectieve variant, namelijk die via matrixborden boven de weg, gekozen wordt?
Ik had ook aandacht willen vragen voor de N50, maar dat heeft zowel de SP als de VVD al gedaan, dus ik sluit me graag bij hun vragen aan.

De **voorzitter**:
Wilt u langzaam afronden?

De heer **Bisschop** (SGP):
Ik kom tot een afronding. Datzelfde geldt voor de sluizen bij Kornwerderzand. Ik heb begrepen dat er al allerlei dingen in gang zijn gezet. Ik wacht de beantwoording van de vragen van de PvdA af.
Mijn laatste punt gaat over bergingsbedrijven. Ik was onlangs op bezoek bij een bergingsbedrijf. Ik was daar nooit eerder geweest, maar het is echt verrassend om te zien hoe die bedrijven een bijdrage leveren aan de doorstroming van het verkeer na een ongeluk of een pechgeval door ervoor te zorgen dat rijbanen weer snel open kunnen. Zij blijken echter tegen een aantal knelpunten aan te lopen. De prijsdruk is zo hoog dat bedrijven onder de kostprijs werken en dat ze opdrachten gaan mijden. Dat betekent dat er een landelijke dekking voor bergingsbedrijven ...

De **voorzitter**:
En de laatste vraag is?

De heer **Bisschop** (SGP):
De laatste zinssnede is: verder heeft Rijkswaterstaat de ruimte gegeven aan banden- en vrachtwagenreparatiebedrijven om gestrande vrachtwagens af te voeren. Wil de Minister in overleg treden met bergingsbe-

drijven om te bekijken hoe hun maatschappelijke taak door henzelf beter vervuld kan worden?

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Ik sluit aan bij dat laatste. Het lijkt of er steeds meer files zijn door ongelukken. Dat is soms dramatisch, maar vooral heel vervelend; daar moeten we dus inderdaad veel aandacht voor hebben. Hoe sneller je die weg weer vrij kunt maken, hoe beter het is. Dat zijn natuurlijk heel belangrijke maatregelen. Hierop is vermoedelijk nogal wat winst te behalen. Ik sluit mij op dit punt dus graag aan bij de vorige spreker.
Dit is het laatste MIRT van dit kabinet en van deze Minister. Ik kijk met gemengde gevoelens op de afgelopen periode terug. Enerzijds lijkt deze Minister een groot hart te hebben voor de automobilist; dat is in het verleden weleens anders geweest. Het spreekwoord «wie zaait, zal oogsten» gaat helaas niet op voor deze Minister, want zij oogst wat haar voorganger heeft gezaaid en de opvolger van deze Minister zal te maken krijgen met de projecten die door deze Minister zijn gestart.
In dat kader wil ik een aantal successen benoemen. Laat ik beginnen met de A4. Ik mag er dagelijks overheen rijden. Het heeft natuurlijk tientallen jaren geduurd om dat stukje weg neer te leggen. Dat is nu gelukt. We zijn daar heel erg blij mee in de regio Rotterdam, want er is nu een uitwijkmogelijkheid als het verkeer op de A13 vaststaat. We zien dus dat de files op de A13 gigantisch zijn verminderd als gevolg van dit extra stukje asfalt. Dat zeg ik tegen de woordvoerders die hier constant roepen dat meer asfalt niet werkt.
Er zijn ook projecten misgegaan, bijvoorbeeld – helaas – de Botlekbrug. Daar zien we te veel storingen. Ook de extra parallelbaan op de A4 bij Leiden werkt niet. Gelukkig heeft de Minister daarvoor snel maatregelen gevraagd. Ik vraag haar hoe het daarmee staat en hoe snel zij dat knelpunt kan oplossen.
Ik kom op de cijfers. In deze commissie lijkt het er soms op dat iedereen een groen hart heeft en dat iedereen alleen maar met de trein gaat, maar de praktijk is vaak anders: heel veel van die milieuwoordvoerders kom ik ook in de parkeergarage tegen. Laat u dus niets wijsmaken. Ze gaan zelf vaak wel met de auto. Die groene woordvoerders die altijd zeggen dat ze tegen de auto zijn, pleiten wel voor elektrisch rijden. Hoe gaan zij straks rijden? Zij hebben dan toch ook een weg nodig om op te rijden? Het elektrisch rijden zal in de toekomst heus wel doorbreken. Ik denk dat we daarvoor geen subsidie nodig hebben, maar dat we moeten wachten totdat dit rendabel is. Maar ik geloof erin dat we over tien tot twintig jaar massaal elektrisch rijden. Die investeringen in wegen zijn dan dus goed, want dan is de milieubelasting zo goed als verdwenen en hebben we die wegen hard nodig.
Dit kabinet heeft fors bezuinigd. Het heeft gedacht: we gaan in een crisis bezuinigen en belastingen verhogen. Dat is natuurlijk een fout geweest. Inmiddels roepen alle economen en zelfs de Europese Unie op tot meer investeren in infrastructuur, juist ook om die economie aan de gang te helpen. We zien nu dat de files bijna een miljard kosten, alleen al voor het goederenvervoer. Die kosten lopen dus weer op en het investeren in wegen is natuurlijk wel zinvol. Maar dit kabinet heeft erg bezuinigd: het Kunduzakkoord voor 2,6 miljard uit het Infrafonds, Rutte-II voor 3,75 miljard tot 2028 en dit jaar is er weer een ramingsbijstelling. Die zou bijna een miljard kosten tot 2028. Daar staat tegenover dat het MIRT met twee jaar is verlengd, dus daar kunnen we iets extra's voor doen. Maar dit kabinet heeft, kortom, per saldo miljarden uit het Infrafonds gehaald. Dat vinden wij niet verstandig. Wat alle lijstjes betreft die worden ingediend, zeg ik dat mijn partij natuurlijk alle moties en voorstellen zal steunen die betrekking hebben op extra infrastructuur, mits er een solide dekking bij zit.

Het kabinet heeft een lijst met allerlei projecten gepresenteerd die zijn uitgesteld of afgesteld. Ik wilde die projecten noemen, maar omwille van de tijd zal ik dat niet doen. Het is een behoorlijke lijst. We zien dat daarop heel veel knelpunten staan die nu weer stijgen in de file-top 50. Die kosten heel veel geld en dat lijkt ons onverstandig. Ik hoop dan ook dat een nieuw kabinet hier echt werk van zal maken. Hierbij komt dat het ook ontzettend lang duurt om een weg aan te leggen. Een windmolen lijkt zo geplaatst te zijn, maar het aanleggen van een weg wordt heel moeilijk gemaakt. Dat vinden wij jammer. Dat zou sneller kunnen en daardoor goedkoper. Dan kun je meer doen met het geld dat daarvoor beschikbaar is.
Ik kom op de rol van de steden. Utrecht is al genoemd. Daar willen ze de auto helemaal wegpesten. Maar ja, de burgers willen toch graag met die auto gaan; zij zijn daar gewoon van afhankelijk. Mijn partij is daarom tegen het rekeningrijden dat in deze verkiezingsperiode toch weer uit de oude doos lijkt te komen. Voor ons is dat onbespreekbaar. Je kunt zeggen wat je wilt, maar we staan allemaal in dezelfde file, ongeacht of je directeur bent of dat je de kopieermachine bedient. In die zin snap ik die linkse partijen niet die alleen maar willen beprijzen en zeggen: als je veel geld verdient, kun je het betalen en als je te weinig verdient moet je maar op een andere manier bij je werk komen. Dat vind ik toch altijd heel merkwaardig.

De **voorzitter**:
U krijgt hierover een vraag van mevrouw Van Tongeren.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat had ik al verwacht.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Het is gelukt. Er waren eerder al drie punten waarvan ik dacht: nou ja, laat maar. In het openbaar vervoer moet je ook gewoon betalen voor elke kilometer die je reist. Als je van Amsterdam Centraal naar Sloterdijk gaat, is het een stuk goedkoper dan wanneer je naar Groningen wilt. Waarom is het dan zo raar om voor het wegvervoer ook een vorm van beprijzing in te voeren?

De heer **Madlener** (PVV):
Dat is er natuurlijk allang. Als je namelijk langer in de auto rijdt, tank je meer benzine of diesel en betaal je dus meer belasting. Dat is al zo. Misschien is de vraag anders bedoeld, maar je betaalt meer naarmate je meer rijdt en je betaalt minder naarmate je minder rijdt. Dat willen zij versterken: wij willen graag de wegenbelasting omlaag krijgen want de accijnzen in Nederland zijn al de hoogste in Europa. De kosten voor de automobilist in Nederland zijn ongeveer de hoogste ter wereld en we hebben nog steeds die auto nodig. Ik hoop dus dat u een keer inziet dat u de mensen niet hun mobiliteit moet ontnemen. Laten we ervoor zorgen dat Nederland mobiel blijft en dat er gewoon met de auto gereisd kan worden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De heer Madlener geeft precies het antwoord waar mijn partij voor staat: rijd je veel, dan betaal je meer. Rijd je minder, dan betaal je minder. Dat is precies datgene wat GroenLinks wil. Zij wil dus niet het bezit zwaar belasten, maar zij wil het gebruik ervan zwaar belasten. We moeten vooral ook kijken naar het gebruik op de drukste momenten. Nu kunnen 300.000 auto's gelijktijdig op het hoofdwegennet rijden. Als gevolg van de aanleg van meer asfalt is de spits iets minder lang geworden. Dat staat ook in die befaamde rapporten waar mevrouw Visser continu naar verwijst. Daarom is de filedruk toegenomen maar daardoor is de spits korter geworden.

De **voorzitter**:
Uw vraag is?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Er is maar één manier om daaraan iets te doen en ik ga ervan uit dat de heer Madlener dit met mij eens is: meer betalen als je veel rijdt op drukke momenten.

De heer **Madlener** (PVV):
We hebben hier jaren over dat rekeningrijden gesproken. Er zijn ontzettend veel bezwaren tegen rekeningrijden. Ik zal ze niet allemaal opnieuw noemen. Iedereen kan ze teruglezen in verslagen van debatten van een paar jaar geleden. Maar het principe dat je, wanneer je mensen de spits uit wilt krijgen – het zijn mensen die naar hun werk gaan, want ze gaan niet in de file staan om naar Albert Heijn te gaan – een heel hoge prijs op moet leggen, zal wel werken. Als je die prijs maar hoog genoeg maakt, zullen mensen wel afhaken. Maar dat vinden wij absoluut asociaal. Wij vinden het absoluut onacceptabel dat straks alleen nog maar de directeuren met de auto kunnen gaan omdat zij die heel hoge prijs kunnen betalen, en dat de mensen met een kleinere beurs – de zzp'ers en noem maar op – zeggen dat ze het niet meer kunnen betalen. GroenLinks is een linkse partij. Normaal gesproken stond zij voor solidariteit en zo en dat gedoe. En hier laat u dat helemaal varen.

De **voorzitter**:
Het punt is helder. Voordat we persoonlijke feiten ...

De heer **Madlener** (PVV):
Milieubelangen worden hier boven de mensen gesteld, wat ik toch heel merkwaardig vind voor een linkse partij.
Het is duidelijk. Het rekeningrijden is voor ons echt onacceptabel. Ik zal hier dan ook tegen blijven strijden. Maar die files zijn natuurlijk ook heel vervelend. Daar moeten we natuurlijk wel het maximale aan doen. Dat betekent voor ons in eerste instantie het verbreden en het verbeteren van de wegen. Ook de steden doen daar te weinig aan. 's Morgens wil iedereen de stad in en de steden zijn blij met al die werkgelegenheid. Dat levert ze namelijk belastinggeld op. Maar dan moeten ze het wel faciliteren. Als je dan allemaal stoplichten in de stad hebt en er wegwerkzaamheden zijn – Den Haag is daar een goed voorbeeld van – staat die file tot aan de snelweg. Daarom vraag ik de Minister of zij bereid is om een soort antifileteam samen te stellen dat knelpunten kan oplossen op al die plekken waarover ook de ANWB zegt dat ze daar zijn. Is zij bereid om dat samen te doen met provincies en gemeenten: simpele oplossingen zoeken voor knelpunten? Die zijn er. De A4 was daar een mooi voorbeeld van. Daar heeft ontvlechting geleid tot een veel betere situatie. Is de Minister dus bereid om daarvoor een soort kernteam samen te stellen dat ook bij gemeenten en provincies langs kan gaan? Dat sluit ook aan bij voorgaande sprekers die zeggen dat er winst valt te behalen wat het onderliggende wegennet betreft, die provinciale wegen. Dat zijn vaak wat minder dure maatregelen die toch goed kunnen werken. Kan de Minister daarop reageren?
Ik heb het al over de bergingsbedrijven gehad en ook over schade.
Ik kom op de bruggen. Wij hebben ook grote zorgen over de staat van de bruggen, dus wat dat betreft sluiten wij ons aan bij de voorgaande sprekers.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Toch nog even een vraag over betalen naar gebruik. Wat is de visie van de PVV op het oplossen van het probleem? En wat vindt de PVV van de reacties van de ANWB, BOVAG en RAI dat de economische schade op dit

moment zo groot is dat dit uiteindelijk niet de oplossing zal zijn en dat het maximum is bereikt, los van het verleden? Hoe moeten we er volgens u voor zorgen dat onze economie niet zoveel schade gaat oplopen en mensen niet gemiddeld 39 uur per jaar in deze files staan?

De heer **Madlener** (PVV):
Dat is een heel goede vraag. Ik ben daar blij mee, want ik heb dat ook al genoemd. Er moeten natuurlijk heel snel meer wegen worden aangelegd. De A4 die dit jaar geopend is, is een groot succes. Je kunt nu in ieder geval kiezen als je van Den Haag naar Rotterdam wilt. Vroeger stond ik elke dag tijdens de spits op de A13 en was er geen enkele uitweg. Ik reed soms helemaal door het Westland en langs de pont. Daar zijn de mensen in die dorpen ook niet blij mee. Dat is dus een enorme verbetering. Het aanleggen en verbreden van bestaande wegen is een goed idee. Het is waar dat dit geld kost, maar het levert ook wat op. Die files zijn immers ook heel duur. Het aanleggen en verbreden van wegen, dat is stap 1. Dat is waar wij op willen inzetten.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Uit welke cijfers blijkt dan volgens de PVV dat meer asfalt werkt? Volgens mij heeft het CPB aangegeven dat het maximum bereikt is. Volgens mij geven die grote organisaties dat ook aan. Op dat laatste hoor ik ook geen reactie. En de A4 is nu net zo'n ongelukkige vergelijking, omdat het zo ongelooflijk lang heeft geduurd. Iedereen dacht: dat is dé oplossing, 600 miljoen verder en wat aanpassingen die gedaan moeten worden. De A4 is volgens mij het slechtste voorbeeld dat de heer Madlener had kunnen noemen. Nogmaals, wat is nu precies de oplossing van de heer Madlener om die filedruk te bestrijden en de economie er geen schade van te laten ondervinden? Wat is zijn reactie op de mening van de belangenorganisaties dat dit gewoon dé oplossing is waar zij naar snakken?

De heer **Madlener** (PVV):
Er is al genoeg aangetoond dat de aanleg van nieuwe wegen en de verbreding van wegen helpen. Er werd net door de buurvrouw van mevrouw Belhaj met een rapport gezwaaid. Dat zag zij misschien niet, maar daar staat dat ook helder in. Daarnaast is het natuurlijk ook een stuk eigen ervaring met de A4 Midden-Delfland. Ik rijd dat stuk elke dag. Ik ben er ontzettend blij mee. Alle mensen die ik spreek in mijn regio zijn daar blij mee. Het lost niet alle files op, maar je hebt in ieder geval een uitwijkmogelijkheid. Als er een ongeluk gebeurd is op de A13, kun je in ieder geval nog via de A4 en hoef je niet al die dorpjes door. Dat leidt immers ook tot gevaarlijke situaties. Het is dus een grote verbetering. Ik ben het met mevrouw Belhaj eens dat het niet alle files zal oplossen. Dat zal wellicht nooit gebeuren. Maar het is in ieder geval heel belangrijk om die wegen aan te leggen. Het MIRT Projectenboek staat ook vol met goede punten. De ANWB heeft gevraagd om knelpunten op te lossen. Ook transportorganisaties willen dat knelpunten worden opgelost. Mevrouw Belhaj moet hier dus niet net doen alsof alle organisaties in Nederland nu rekeningrijden willen invoeren. Dat is helemaal niet waar. Heel veel organisaties die op de weg zitten, zeggen: die wegen zijn belangrijk. Wij zijn trots op het Nederlandse wegenstelsel en dat moeten we vooral zo houden.
Voorzitter. Ik ga verder met mijn betoog. De bruggen vormen een groot punt van zorg. Ik was toe aan de DBFM-contracten. Dat zijn contracten waarbij een partij het aanlegt maar ook het management doet. De Botlekbrug is daar een voorbeeld van. Ik heb daar vragen over gesteld, want die storingen zijn onacceptabel. Ik heb gevraagd hoe dat bedrijf nu gestraft of geprikkeld wordt, maar dat gebeurt niet. Dat zat niet in het contract, er kunnen geen boetes worden opgelegd. De manier van aanleg wordt echter wel uitgerold over andere projecten. Als een aannemer

slecht werk levert, dan zal hij daar in mijn ogen toch echt een prijs voor moeten betalen. De botlekbrug is nog steeds een drama.
We hebben gesproken over de tol. Hoe gaan de buitenlanders voor de tolprojecten betalen? Daar is nog geen zicht op. Ik heb ook al gesproken over rekeningrijden. Een snelheid van 130 km/u leidt ook tot een grote verbetering. Hoe zorgt de Minister ervoor dat we overal waar dat kan 130 km/u mogen rijden? Is zij bereid om permanente stroken van de spitsstroken te maken? Kan de Westerscheldetunnel tolvrij worden gemaakt? Is de Minister bereid om nog voor de verkiezingen een plan uit te werken, zodat wij kunnen zien welke partijen, waaronder mijn partij, dat kunnen omarmen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb nog een vraag over de tol. De heer Madlener zegt terecht dat als mensen met een buitenlands kenteken in Nederland rijden, ze daar tol voor moeten betalen. Is hij het er dan ook mee eens dat auto’s met een Nederlands kenteken ook gewoon tol moeten betalen in Duitsland, België en Frankrijk? Op die manier gebruiken we allemaal gewoon naar gebruik. Ben je op de weg, dan moet je ervoor betalen.

De heer **Madlener** (PVV):
Als mevrouw Van Tongeren vraagt of ik van mening ben dat Nederlanders zich in het buitenland aan de wet moeten houden, dan zeg ik in het algemeen «ja». Maar ik ben uiteraard zeer ongelukkig met al die tolsystemen. Dat kost allemaal geld. Als Nederlanders wel in het buitenland betalen maar buitenlanders niet in Nederland, dan gaat er iets mis. Er is nog geen zicht op hoe dat bij het tolproject geregeld kan worden. Ik vind dat niet acceptabel. Ik zie ook dat heel veel buitenlandse werknemers, heel veel Oost-Europeanen, op onze wegen rijden zonder het betalen van wegenbelasting. Dat vind ik niet acceptabel. De Rekenkamer doet daar nu onderzoek naar. De uitkomst daarvan zal binnenkort bekend zijn. Dan gaan we hier zeker verder over spreken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik hoor dus een goed pleidooi van de PVV voor een verdergaande Europese samenwerking op het gebied van wegen, wegenbeprijzing en het ervoor zorgen dat de kosten, de lusten en de lasten eerlijk verdeeld worden. Dat kan alleen in Europees verband, zoals de heer Madlener helder aangeeft.

De heer **Madlener** (PVV):
Ja, en de heer Madlener zegt er ook heel helder bij: wij hebben niks tegen samenwerking met andere landen. Wij zijn tegen de Europese Unie als politiek bolwerk, maar samenwerken met andere landen is natuurlijk prima. Ik moedig de Minister aan om naar de Belgen en de Duitsers te gaan om ervoor te zorgen dat ze stoppen met al die tolplannen waar wij het slachtoffer van worden. Wij heffen ook geen tol op de Westerschelde voor de scheepvaart die naar België gaat, en dat wil ik het liefst zo houden. Maar de Belgen moeten dan ook de Nederlanders niet gaan opzadelen met allerlei tol.

De **voorzitter**:
Uw laatste 15 seconden gaan in.

De heer **Madlener** (PVV):
Het loopt natuurlijk helemaal spaak met de helmplicht voor de e-bike. Dat wisten we al van tevoren. Daar zijn wij tegen. Is de Minister bereid om te stoppen met die helmplicht?
Ik heb ten slotte nog een punt over de trein. Het blijft ieder jaar weer tergend met die blaadjes op de rails. Ook dit jaar weer! Er schijnt maar

geen oplossing voor te bestaan. Ik kan dat heel moeilijk geloven. Maar ja, er kan deze winter ook weer sneeuw gaan vallen. Stel je voor dat het ondanks de klimaatverandering van GroenLinks toch gaat sneeuwen! Dat zou zomaar kunnen. Dan staan die treinen ook weer vast. Hoe staat het met de voorbereidingen op de sneeuw na de ellende met de vallende blaadjes?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Het is eigenlijk een beetje jammer, want ik kreeg net geen direct antwoord op mijn vraag wat de heer Madlener vindt van het pleidooi dat de ANWB, de BOVAG en de RAI Vereniging houden om wel over te gaan op het rekeningrijden. Hij doet dat een beetje af met de opmerking dat zij ook met een kaartje met knelpunten komen. Dat laatste is waar, maar ik zou het toch fair vinden als hij reageert op mijn eerste vraag. Hij zegt steeds dat het hem om de mensen gaat. Bij welke politicus is dat niet het geval? Maar de grap is ook dat er heel veel mensen zijn die maar een of twee keer met dat karretje boodschappen gaan doen maar die wel gedurende het hele jaar voor alles moeten betalen. Dat zijn bijvoorbeeld ouderen, om wie de PVV ook geeft. Is het niet interessant om tegen die groep te zeggen: u doet een keer per week buiten de spits boodschappen, dan betaalt u alleen wat u werkelijk verbruikt?

De heer **Madlener** (PVV):
Mevrouw Belhaj doet een beetje denigrerend over de ouderen in dat karretje. Ik ben blij dat ouderen steeds mobieler blijven, dat zij nog zelfstandig kunnen wonen en met die auto gewoon boodschappen kunnen doen. Het is fijn dat ouderen op die manier steeds langer zelfstandig kunnen blijven. Die auto is ontzettend belangrijk voor ouderen. Ik weet uit ervaring dat als je die auto afpakt, dat zeer schrijnend is voor mensen. Wij willen dat iedereen mobiel kan zijn. Dat betekent dat je mensen die naar hun werk moeten, niet uit de spits moet jagen. Dat is waar het bij rekeningrijden om gaat. Ik weet niet of de ANWB daar zo'n voorstander van is. Dat is wel een keer gesuggereerd, maar daarna is dat weer teruggenomen door de ANWB. Daarnaast ben ik geen ANWB.
Ik zal het rekeningrijden tot in het diepst van mijn ziel bestrijden, ten eerste omdat het zeer oneerlijk is voor mensen met een kleine beurs en ten tweede omdat er tal van andere problemen bij aan de orde zijn, qua uitvoering, met het bouwen van kastjes in de auto waarna de overheid iedere meter die je rijdt, kan volgen. Wij willen dat niet. Wij vinden de privacy ook belangrijk. Mevrouw Belhaj wil dat allemaal opgeven. Wij zijn tegen rekeningrijden. En wat de ANWB ervan vindt, ik geloof daar niks van. De leden willen het in ieder geval niet. En die andere organisaties zullen misschien te veel D66-mensen in hun bestuur hebben.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
70% van de ANWB-leden heeft aangegeven, rekeningrijden wel wenselijk te vinden. Dat zijn bijna allemaal mensen die een auto hebben. Dat is dan al een beetje opvallend. Ik heb niet gezegd dat mensen niet in een auto mogen zitten. Ik heb ook niet gezegd dat ouderen niet lekker hun boodschappen mogen doen en dat hun auto afgepakt moet worden. Ik heb een vraag aan de heer Madlener gesteld. Waarom moeten mensen die een keer per week hun auto gebruiken, het hele jaar door de volle mep betalen? Als de heer Madlener werkelijk iets wil doen voor de mensen met een kleine beurs en voor de mensen die geen invloed meer kunnen uitoefenen op hun inkomen, dan zou hij het moeten opnemen voor de ouderen die een keer per week hun boodschappen doen. Waarom neemt hij het niet op voor hen, want zij hebben daar baat bij?

De heer **Madlener** (PVV):

Ook dat heb ik al diverse malen gezegd. Wij zouden graag zien dat de wegenbelasting omlaag gaat, want de ouderen die een paar keer rijden en misschien een keer in de maand tanken, moeten toch die wegenbelasting betalen. Ik weet nog dat mijn moeder per jaar 10.000 kilometer reed. Zij zag haast nooit een benzinestation, maar moest toch die wegenbelasting betalen. Daar hebben wij een plan voor. Wij willen de wegenbelasting halveren. Dat is heel goed voor de ouderen. Ik hoop op uw steun, maar u zegt: nee, wij gaan liever heel dure kastjes in al die auto's bouwen voor die ouderen en wij gaan ze liever allemaal rekeningen sturen als ze een keer boodschappen doen. Dat is het plan van D66.

De **voorzitter**:
Het woord is aan de heer Van Helvert. Ik zeg voorzichtig tegen de collega's: als u niet interrumpeert, kunnen wij over tien minuten een boterhammetje gaan eten.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Wij doen allemaal ons best in de Kamer om ervoor te zorgen dat we niet stilstaan. De zorgen daarover hebben wij allemaal en iedereen is het ermee eens dat er iets moet gebeuren. Je ziet wel dat de insteek steeds anders is. De een zegt: asfalt werkt. De ander zegt: asfalt werkt juist niet. De een zegt: ov. De ander zegt: de fiets, te voet, rekeningrijden. Weer een ander zegt weer net: niet rekeningrijden. De Minister hoort dat steeds aan en denkt: die Kamer is goed verdeeld, ik doe gewoon mijn projectjes van het MIRT en dan is er wat mijn positie betreft niets te vrezen. Dat vind ik een gemiste kans. Bij het vorige MIRT-overleg en ook de keer daarvoor hebben wij de Minister opgeroepen om naast het eigenlijke MIRT-overleg, over de opsomming van projecten, ook te bezien hoe je de economische waarde van het vervoer zou kunnen meenemen in het overleg. Het gaat erom dat wij een totaalvisie oppakken, in plaats van ons steeds te richten op allemaal op zich belangrijke projecten. Daartoe heeft het CDA een plan opgesteld. Dat zou ik graag willen aanbieden aan de Minister en daarmee zou ik willen beginnen. Ik heb begrepen dat het via de bode, via de voorzitter, bij de Minister terechtkomt.
Dit plan heet Lekker doorrijden. Het is gebaseerd op een aantal dingen die wij horen uit de verschillende provincies. Het CDA is niet de enige die met een plan kwam. Mobiel Nederland stuurde op 20 mei jongstleden een brief aan de Minister-President met een oproep om meer geld vrij te maken voor infrastructuur en om meer aan te leggen dan gepland was. De Nederlandse auto- vaar- en spoorwegen en fietspaden vragen om meer capaciteit en comfort. Ook de ANWB kwam met een plan. Zo kwamen er verschillende plannen, waarin werd gevraagd – zelfs gesmeekt – om aandacht voor de vraag: hoe zorgen wij ervoor dat wij straks niet stilstaan?
Ook een aantal regio's deed dat. Ik neem als voorbeeld de regio Zwolle, die dat heel aardig doet. Zij hebben een integrale visie, waarin zij dus de weg meepakken. Zij vragen heel duidelijk aandacht voor bijvoorbeeld de N50 bij Kampen, maar ook voor de N35, een heel gevaarlijke weg, en voor de N36 bij Mariënberg. Maar zij laten het niet bij de weg, maar zeggen ook heel duidelijk hoe zij per spoor goed bereikbaar willen zijn. Zij maken zich echter ook sterk voor de sluis bij Kornwerderzand, want zij zien ook dat de binnenvaart een heel belangrijke rol speelt in de ontwikkeling van de regio Zwolle. Ook het vliegveld vinden zij heel belangrijk. De N50 is een belangrijke weg naar en van het vliegveld van Zwolle, en dat ligt in Lelystad. Zij maken zich sterk voor die heel brede bereikbaarheid.
De heer Hoogland van de Partij van de Arbeid noemde net een ander voorbeeld. Dat had ik nog niet genoemd, maar het is een net zo mooi plan, namelijk het plan voor de bereikbaarheid van Zuidoost-Nederland. De provincies Noord-Brabant en Limburg en een aantal gemeenten, maar ook instellingen en het bedrijfsleven, hebben samen bezien hoe we ervoor

kunnen zorgen dat we niet stilstaan. Zo'n plan hadden wij eigenlijk van de Minister op landelijk niveau verwacht. Dat is er niet en daarom doet het CDA een aanzet. Het plan is samen te vatten in drie hoofdstukken. Wij hebben op basis daarvan de knelpunten benoemd. Die zijn niet nieuw en die zijn hier volgens mij allemaal langsgekomen. Dat is ook omdat wij wisten dat die knelpunten er waren en er zijn. De bezuinigingen die dit kabinet heeft doorgevoerd, hebben ervoor gezorgd dat wij die knelpunten niet hebben kunnen oppakken en dat wij niet tijdig met het aanpakken daarvan hebben kunnen beginnen.

Ik wil de drie punten uit het plan doornemen. Het eerste is: stop de bezuiniging op infra. Hoe je het wendt of keert, of je het wilt doen in asfalt, de binnenvaart, de luchtvaart of het spoor, we zullen moeten investeren. We kunnen niet zeggen «wij bezuinigen 8 miljard», en vervolgens «hé, verhip, wij hebben files, hoe kan dat nu?» Dat gaat niet. Ik denk dat wij in de komende periode moeten zeggen: zo weinig investeren in infrastructuur als deze periode is gebeurd, is echt niet goed.

Het tweede punt is: werk beter samen binnen het ministerie, of ontkoker het ministerie. Het ministerie werkt momenteel in kokers van wegproblematiek, spoorproblematiek, luchtproblematiek en waterproblematiek. Juist door snelle wisselwerking kunnen problemen worden opgelost. Op de A15 staat het verkeer eigenlijk elke dag flink vast, terwijl er op de Merwede, honderd meter verderop, nog plek genoeg is. Daar varen ook veel boten, maar daar kunnen wij nog zeven keer zo veel binnenvaartschepen hebben en dan hebben wij nog geen file. Dat is een voorbeeld van een situatie waarin die wisselwerking goed zou kunnen. TNO heeft in een rapport aangegeven dat dit voor een groot deel ook kan. Vorige sprekers hebben daar ook al opmerkingen over gemaakt.

De Staatssecretaris heeft het in een eerder overleg met ons gehad over de rol die giftreinen spelen. Hoe zou je een aantal giftreinen van het spoor naar het water kunnen halen? De Staatssecretaris zei daarover: dat rapport van TNO hebben wij inderdaad een aantal jaren laten liggen en wij vinden dat wij nu snel moeten zien dat er vooruitgang in komt. Daarvoor zou je de ontkokering van het ministerie en de betere samenwerking intern veel beter kunnen gebruiken.

Het derde hoofdstuk van het plan dat het CDA als oplossing presenteert gaat over het volgende: betrek de maatschappij in brede zin bij dit probleem. Nu lijkt de maatschappij vaak langs de kant te staan en te kijken. Innovatie in mobiliteit komt van bedrijven. Zie hen niet als ondernemers die we zo goedkoop mogelijk een brug kunnen laten bouwen, maar nodig hen uit om de kennis, kunde en kassa te steken in slimme mobiliteit.

Slim onderhoud is zeer van belang. Zorg ervoor dat je met nieuwe technieken bruggen, tunnels en wegvakken constant in de gaten houdt, zodat gebreken verholpen kunnen worden voordat het misgaat. Situaties als bij de Merwedebrug kunnen we eigenlijk niet accepteren. Veel bruggen zijn gebouwd in het tweede deel van de vorige eeuw. We krijgen dat onderhoud steeds meer voor de kiezen. Bedrijven willen die kennis delen, maar zij hebben natuurlijk wel een eerlijke termijn nodig om een en ander terug te verdienen. Daarom is het noodzakelijk om het allemaal wat groter te maken dan de losse projecten van het MIRT.

De verkeersveiligheid is eigenlijk aan haar lot overgelaten door dit kabinet. Een enkel ongeluk op een snelweg zorgt voor een file aan twee kanten. Na decennia van dalende aantallen ongelukken, doden en gewonden, kennen wij nu een stijging. Het alcoholslot en de staandehouding in het verkeer werden door dit kabinet afgeschaft. Wij willen dit echt absoluut terug.

Bedrijven, verenigingen en instellingen kunnen ook nadenken over de vraag welke medewerkers eventueel niet op de geëigende tijden hoeven te beginnen. Ook in de maatschappij zelf – mevrouw Van Tongeren zei dat ook heel duidelijk – moeten wij duidelijk bezien waar wij een aantal

mensen wel kunnen verleiden om het anders te doen, maar niet bestraffen als zij het wel doen. In een rijopleiding kan slim rijden meer worden gepromoot en aangeleerd. Dat bevordert ook de doorstroming. Ook decentrale overheden moeten erbij betrokken worden.
Dat wat betreft de file. Met betrekking tot slim onderhoud zou ik de Minister willen vragen of zij bereid is om een aantal pilotprojecten te starten om via technieken bruggen, tunnels, wegvakken of andere kunstwerken in de gaten te houden, zodat wij kunnen ingrijpen voordat het misgaat. Dat zou iets kunnen zijn wat de Minister wel nalaat voordat zij aan het eind van deze periode stopt. In het open laboratorium CAMINO bij de Universiteit Twente werken diverse eigenaren van infrastructuur, zoals het waterschap de Vechtstroom, Strukton, NedTrain en anderen aan verdere ontwikkeling van smart maintenance, slim onderhoud. Wil de Minister in 2017 ook gaan deelnemen aan dat soort experimenten?
Ik hoorde mevrouw De Boer iets zeggen over de Nederlandse Spoorwegen. Ik dacht even «wat hoor ik nu?» Misschien kan ik haar verleiden – want zij heeft nog geen interruptie gebruikt – om daarop te reageren. Zij vroeg of de Nederlandse Spoorwegen mogen deelnemen aan de noordelijke aanbesteding, omdat er zo weinig gegadigden zijn. Ik dacht: wat hoor ik nu? Punt één: hoe weet zij dat er weinig gegadigden zijn? Als liberaal weet je volgens mij pas als de aanbesteding sluit dat de gegadigde bekend zijn. Waar haalt mevrouw De Boer de kennis vandaan dat er weinig gegadigden zijn? Van de VVD in Friesland begreep ik dat zij liever niet heeft dat de Nederlandse Spoorwegen meedoen, omdat dit op andere plekken behoorlijk is misgegaan in de regionale aanbesteding. In het debat heb ik volgens mij samen met mevrouw De Boer betoogd dat een hardere scheiding tussen het hoofdrailnet en de regionale netten heel erg goed is. Daar was mevrouw de Boer ook voor toen ik haar verleidde om wel deel te nemen aan de discussie over wat er misgaat in Limburg. Toen zei ze: daarin hebben wij als VVD geen rol. Maar nu had mevrouw De Boer duidelijk de rol om de Nederlandse Spoorwegen te promoten in Friesland. Hoe zit de VVD daarin?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik heb begrepen dat er misschien heel weinig inschrijvers zijn in Noord-Nederland. Dat zou betekenen dat de markt zijn werk niet goed kan doen. Wij vinden dat de markt goed zijn werk moet kunnen doen. Dat kan alleen met zo veel mogelijk inschrijvers.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Hoe kunnen wij nou weten dat er weinig inschrijvers zijn? Dat wordt toch pas duidelijk als de aanbesteding gesloten is? Ik vraag mij af hoe wij dat kunnen zeggen en wat onze rol daar dan in is.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Nogmaals, die geluiden komen tot mij. Ik heb de Staatssecretaris gevraagd om te inventariseren hoeveel inschrijvingen het waarschijnlijk zullen zijn, zodat wij dat van tevoren alvast weten. Dat is een vraag die ik heb gesteld.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat vind ik op zich heel opmerkelijk, want volgens mij hoort het in dat soort situaties echt netjes te gaan en moet het onbekend blijven totdat de aanbesteding gesloten is. Ik vraag mij af waar die geluiden dan vandaan komen en waarom de VVD ervoor kiest om die rol nu duidelijk wel te pakken, terwijl toen het misging de VVD als eerste zei: daar hebben wij niets mee te maken, daar doen wij niets mee.

De **voorzitter**:
Mevrouw De Boer, interrupties doen wij in tweeën.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik heb eerlijk gezegd een tegenvraag, want wat wil de heer Van Helvert dan...

De **voorzitter**:
Nee, in tweeën mevrouw De Boer, helaas. Het woord is aan mevrouw Visser voor een laatste interruptie.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het is niet zozeer een interruptie, maar meer een vraag. Het plan is overhandigd aan de Minister. Het is misschien handig dat ook de Kamerleden er kennis van kunnen nemen. Zij kunnen nu eigenlijk heel lastig reageren op het betoog van de heer Van Helvert, die steeds naar zijn plan verwijst. Het roept bij mij in ieder geval heel veel vragen op, maar het is een beetje lastig om daarover te debatteren zonder het plan te kennen. Mijn verzoek is dus of de heer Van Helvert het plan ook anderen wil overhandigen.

De **voorzitter**:
Mijnheer Van Helvert, denkt u dat dit lukt in de middagpauze?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik had begrepen dat het, op het moment dat ik het via de voorzitter aanbied, vanzelf onderdeel uitmaakt van de beraadslaging en dat het wordt verspreid onder de leden. Dat was mijn veronderstelling. Als dat niet zo is, wil ik gerust zelf even de kopieermachine aanzetten.

De **voorzitter**:
Als u zorgt voor een pdf'je, zorgen wij voor de verspreiding.
Daarmee is er een einde gekomen aan de eerste termijn van de Kamer. Ik schors de vergadering voor de middagpauze. Daarna neemt mevrouw De Boer de voorzittershamer van mij over.

De vergadering wordt van 13.38 uur tot 14.49 uur geschorst.

Voorzitter: De Boer

De **voorzitter**:
Ik wil met de Kamerleden afspreken dat ik drie, vier korte interrupties toesta. We beginnen met de Minister en het blokje wegen. Ik denk dat ook de binnenvaartvaarwegen aan de orde komen. Misschien kan de Minister een aantal blokjes noemen, dan stellen wij aan het einde van een blokje vragen. Dat maakt het overzichtelijk. Tussendoor interrumperen we niet. Zo houden we er een beetje structuur in. Dan is het voor de mensen op de tribune ook beter te volgen. De Minister geeft even aan hoeveel blokjes ze heeft, en dan gaan we de beantwoording per blokje doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik had heel veel blokjes deze keer, om de verwarring groter te maken, maar ik zal proberen ze een beetje samen te vatten. Volgens mij is het goed om eerst in te gaan op de meer algemene vragen. Gevraagd is om een terugblik, maar er liggen ook vragen over mobiliteit algemeen en hoe je dat integraal aanpakt. De MIRT-spelregels en de programma-aanpak heb ik als een blokje. Vervolgens wilde ik ingaan op de verschillende regio's: Zuidwest-Nederland, Noordwest-Nederland, Oost-Nederland – ze liggen op willekeurige volgorde – Zuid-Nederland en Noord-Nederland. Tot slot heb ik dan nog beheer en onderhoud en een enkele overige vraag. Als de Kamer daarmee uit de voeten kan, wil ik het zo doen.

Ik begin met een mooie open vraag van de heer Smaling over wat ik nu eigenlijk successen vind en welke zaken mij zijn tegengevallen. Hij vroeg om een reflectie daarop. Hij komt natuurlijk uit de chambre de réflexion. Het is heel leuk dat dit soort vragen ook een keer hier wordt gesteld, in plaats van dat ik alleen heel veel elementen moet verdedigen hier. Ik vind het ook leuk om daarover te vertellen, want ik geloof dat de afgelopen jaren heel veel successen behaald zijn, in een roerige tijd, een tijd waarin we ons door een crisis heen hebben moeten werken, waarin er forse bezuinigingen waren, ook in deze portefeuille, evenals bij de collega-ministers. We hebben toch 717 km extra weg kunnen aanleggen in deze kabinetsperiode en daar komt de komende tien jaar nog eens zo'n 1.000 km bij. Dat zeg ik ook maar meteen tegen de heer Madlener, die altijd bang is dat ik alleen maar oogst wat mijn voorgangers hebben gezaaid. Ook voor mijn opvolgers, wie dat dan ook mogen zijn, valt er de komende jaren nog wel wat te openen, zo'n 1.000 km.
Ook de spoorcapaciteit wordt fors uitgebreid. Daar zal de Staatssecretaris straks nog over spreken.
Sinds 2008 hebben we met ons aanlegprogramma de files met zo'n 48% beperkt. Door slim verkeersmanagement komt daar nog eens 9% bij. 57% van de filereductie komt dus door ons beleid. KiM heeft dat berekend en aangetoond: de dip in de economie die we afgelopen jaar hebben gezien, heeft voor zo'n 16% de files gedempt en het beleid heeft de files met zo'n 57% gedempt. De conclusie dat asfalt helpt, zeg ik in dit geval maar even, kan dus zeker getrokken worden, naast natuurlijk het fiets- en het ov-beleid van het Rijk en de regionale overheden. Wij kijken integraal en hebben daar natuurlijk ook prachtige dingen voor gedaan. We hebben grote resultaten geboekt met meerdere stations, de uitvoering van PRS en ERTMS. We hebben mooie binnenvaartprojecten kunnen opstarten, kijk naar de sluis in IJmuiden en het Máximakanaal.
Gevraagd is ook wat er tegenvalt. Daar wil ik ook graag over praten. Natuurlijk valt het hartstikke tegen als de files dan weer zo ontzettend aantrekken in deze periode. We kunnen wel zeggen dat we dat zagen aankomen, want we hadden natuurlijk wel in de smiezen dat dat zou gebeuren, maar het is heel vervelend als je ziet dat de capaciteit van onze weg- en spoorinfrastructuur op zo veel plekken zo intensief benut wordt dat we gewoon heel dicht tegen de maximale capaciteit aan zitten en dat de files bij extra groei weer terugkomen, dat de fietsenstallingen weer vol zitten en ook de treinen weer vol raken. Er moet dus een tandje bij in de plannen die wij de komende periode gaan realiseren. Ook dat zal weer integraal zijn. Dat zie ik als het en-en-enbeleid, én infrastructuur realiseren, harde fysieke infrastructuur, dus meer investeren, én nieuwe technologisch slimme oplossingen, van de zelfrijdende auto tot en met nieuwsoortige intelligent transport systems, zoals dat heet. Daar moeten we ook maar een mooi Nederlands woord voor verzinnen, maar in ieder geval gaat het om informatiesystemen die je kunnen helpen om makkelijker van A naar B te reizen en om keuzes te maken op dat vlak. Die technologische ontwikkelingen gaan ons heel veel kansen bieden. De «Beter Benutten»-programma's houden we ook, het echte maatwerk. Soms kun je met een grote schot hagel een deel van het probleem oplossen, maar je moet ook heel goed nadenken over specifieke vraagstukken. Hoe ga je nu van de grote weg het stedelijk gebied in? Dat ligt op verschillende borden en daarom is het ook zo ontzettend belangrijk om samen te werken met de collega's van de provincies en van de gemeenten en om mobiliteitsvraagstukken gezamenlijk op te lossen.

De **voorzitter**:
Mijnheer Madlener, ik zie dat u wilt interrumperen, maar zullen we dat aan het einde van het blokje doen? Ik wil de Minister dit blokje af laten maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Misschien help ik als ik zeg dat de fileoplossingscommissie – de heer Madlener had er een mooiere naam voor bedacht – natuurlijk een heel mooi idee is. Eigenlijk hebben we die al, want in het kader van Beter Benutten hebben we ambassadeurs – iemand van het Rijk, iemand van de provincie of van de gemeente en een CEO uit het bedrijfsleven – gevraagd om specifiek te kijken naar de bestaande lokale knelpunten en naar hoe je die vanuit verschillende invalshoeken kunt oplossen. Ik kom er nog op terug, maar ik ga ervan uit dat we Beter Benutten ook in de toekomst verder gaan uitvoeren en dat dit in deze vorm voortgezet wordt, welke naam je er ook aan geeft. Ik denk dat de beelden die de heer Madlener heeft, heel goed passen bij de oplossingen die wij zoeken.
Er is ook door velen, door de voor- en de tegenstanders, gevraagd hoe ik aankijk tegen het rekeningrijden. Dat is een vorm die je kunt toepassen als je kijkt naar mobiliteit. Zoals de Kamer weet, is dit kabinet tegen het invoeren van een kilometerprijs. Daar zijn we altijd heel erg duidelijk over geweest. Ik hoef dat niet te herhalen, maar doe dat toch maar even. Misschien klopt het dat dit tegenwoordig technisch veel eenvoudiger is dan vroeger, maar we moeten één heel belangrijk ding niet vergeten: als de Kamer zo'n systeem budgettair neutraal zou willen invoeren – en ik hoor altijd dat de meerderheid van de commissie, als men het wil, het budgettair neutraal zou willen – dan moet het hele belastingsysteem op de schop. Je moet dan van je bpm af, van je mrb af en je moet de accijnzen afschaffen. Die stap is enorm complex en niet van vandaag op morgen geregeld. Het is dus geen oplossing op korte of middellange termijn, maar echt een oplossing op lange termijn.
Dat geldt zeker als je kijkt naar Europa. In Europa zijn er allemaal verschillende systemen. Wij willen vrij verkeer van goederen en mensen en dan lijkt het mij absoluut onverstandig om ook voor Nederland weer een eigen systeem te gaan bedenken. Als je dus al zoiets zou willen doen, zou je het daarover eerst op Europees vlak eens moeten worden.
Het CPB heeft heel nadrukkelijk aangegeven dat het ook negatieve economische effecten zou hebben. Het CPB zegt: simpele systemen hebben geen positief effect, alleen een kilometerprijs met spitsheffing kan effectief zijn, maar daarvan zegt het CPB ook dat het zeer complex is om in te voeren. Ook dat is voor mij een waarschuwing: denk er niet te licht over! Ik hoor heel vaak dat andere landen dat allemaal wel hebben en dat ze allemaal een systeem met kilometerbeprijzing hebben, maar dat is niet waar: er is nergens een landelijk systeem voor personenauto's met beprijzing van alle kilometers én een extra heffing in de spits. Dat bestaat gewoon niet. Je ziet op sommige plekken een vignet, je ziet op sommige plekken tol, maar een dergelijk systeem bestaat niet. Dus wie er straks ook een nieuw regeerakkoord moet schrijven, diegene wil ik vast waarschuwen: denk daar niet te lichtzinnig over. Niet omdat je de ogen moet sluiten voor nieuwe ontwikkelingen, maar omdat er heel veel bij komt kijken. Volgens mij kunnen we onze problemen beter op een andere, betere manier oplossen. Dan wil de Kamer natuurlijk weten hoe.

De **voorzitter**:
En dat was het einde van het blokje. Of was het niet het einde van het blokje?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Mijn blokje is nog heel dik, want het gaat allemaal over algemeen, maar het maakt mij niet uit in welke vorm u het wilt doen, mevrouw de voorzitter. Ik kan alles aan.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik denk dat het autohart van deze Minister op de juiste plek zit. Dat toont zij steeds weer en dat geloof ik ook. Kijkend naar haar, denk ik dat dat

gemeend is. Zij heeft er het beste van gemaakt. Inmiddels zijn de inzichten echter veranderd. Bij een economische crisis wordt het nu eigenlijk algemeen verstandig gevonden om niet te veel te bezuinigen of om helemaal niet te bezuinigen, maar juist te investeren. Dat is dus anticyclisch beleid. Ook de nieuwe president van Amerika heeft gezegd dat hij dat gaat doen en dat hij gaat investeren in infrastructuur. De Europese Commissie roept Nederland er zelfs toe op om te investeren in infrastructuur. Ik verwijt misschien niet zozeer deze Minister maar wel het kabinet als geheel dat het miljarden uit het Infrastructuurfonds heeft gehaald. Talloze projecten zijn in een crisistijd naar achteren geschoven en vertraagd. Daarbovenop zijn de belastingen verhoogd.

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag, mijnheer Madlener?

De heer **Madlener** (PVV):
De Minister keek even terug op haar ambtsperiode en zei wat er goed is gegaan en wat niet. Ik ben benieuwd hoe de Minister dit ziet. Is het slim geweest van Nederland om juist in deze tijd, nu de economie weer aantrekt, te bezuinigen op infrastructuur? Anders hadden al die projecten nu uitgevoerd kunnen worden. Dat zou goed zijn voor de werkgelegenheid en er zou dan minder schade door files zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Met meer geld had ik meer kunnen doen. Dat ben ik zeer met de heer Madlener eens. Dat geld had ik natuurlijk graag gehad. Tegelijkertijd heb ik deze discussie in het verleden al vele malen met hem gehad. Met elkaar moesten wij als kabinet een flinke bezuiniging doorvoeren om te voorkomen dat wij steeds meer rente op onze schuld zouden gaan betalen. Wij betalen in Nederland 11 miljard rente op schuld. Dat is de rente op schuld; dat is dus echt gigantisch. In mijn begroting zit ongeveer 5,8 miljard voor uitgaven via het Infrafonds. Die rente is dus bijna twee keer die begroting. Welke leuke dingen zou je daar niet allemaal van kunnen doen? Het terugbrengen van die schuld en het daarmee verlagen van de rente, waren dus ook heel belangrijke doelen. Daar heb ik aan meegewerkt. Daar hebben alle collega's vanuit de verschillende ministeries aan meegewerkt. Ja, ik vind het belangrijk dat Nederland investeert in infrastructuur. Volgens mij zijn infrastructuur, onderwijs en defensie de belangrijkste elementen om in te investeren als je veilig en voortvarend voort wilt kunnen bestaan als land. Wat dat betreft, ben ik blij dat de bezuinigingen die we hebben gehad, niet hebben geleid tot een volledige uitholling. Die indruk wordt weleens gewekt, maar wat wij hebben bezuinigd, is wat we méér wilden gaan uitgeven ten opzichte van vorige jaren. We zijn eigenlijk ongeveer op dezelfde lijn gebleven. Er is nog steeds heel veel nodig en er zijn ook nog steeds heel veel wensen, maar vergis u niet: we blijven nog steeds ongeveer 5,8 miljard per jaar uitgeven. Dat is natuurlijk een heel fors bedrag.

De heer **Madlener** (PVV):
Deze Minister is niet in eerste instantie verantwoordelijk voor de bezuinigingen op haar eigen budget, maar ik wil toch aanstippen dat nu alom wordt erkend dat het belangrijk is om te investeren in de economie en juist in de infrastructuur. Vriend en vijand zeggen dat nu; zelfs de Europese Commissie zegt dat. Nederland heeft zich natuurlijk gedragen als het braafste jongetje van de klas en heeft zijn tekort volgens mij als enige zo sterk terug kunnen brengen, maar dat gaat ten koste van de werkgelegenheid. De Staat, de Nederlandse overheid, is er beter van geworden. Dat heeft het kabinet inderdaad gedaan, maar al die werklozen en de files tonen aan dat dit ten koste is gegaan van onze totale maatschappij. Frankrijk, Spanje en Italië doen dat allemaal niet. Ik vind het

goed om ook dat even aan te stippen. Ik ben benieuwd hoe de Minister daartegen aankijkt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Als je de grens overgaat, rijd je al ongeveer een gat in de weg in. Misschien noemde u veel landen die niet bezuinigd hebben, maar daardoor hebben zij volgens mij nu problemen om uitgaven te doen. Sommige buurlanden overwegen zelfs om tol te gaan heffen om hun infrastructuur te kunnen bekostigen. De hand-op-de-knipmentaliteit van dit kabinet heeft er uiteindelijk wel toe geleid dat we ook geld hebben om uit te geven. We doen het goed. We staan bovenaan in bijna alle wereldwijde lijstjes, of het nou gaat om de weginfrastructuur, de beleving van de gebruiker, de haveninfrastructuur of het spoor, waar veel over geklaagd wordt maar dat volgens mij nog steeds tot de top drie van de wereld behoort. Wat dat betreft, doen we het dus hartstikke goed. Zou ik meer willen besteden? Ja, gaarne. Als het goede werk dat wij hebben gedaan door te bezuinigen, zich uiteindelijk gaat uitbetalen in een betere begrotingsbalans, hoop ik dat we daar vervolgens ook weer extra van kunnen profiteren.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik wilde in eerste termijn de Minister bijna nog een compliment geven voor een mooi interview in het AD. Volgens mij bood de Minister aan het einde van dat interview ruimte om op een rationele wijze om te gaan met de discussie over betalen naar gebruik, want de Minister merkte op dat de technieken zover zijn ontwikkeld dat het logisch is om daar weer een gesprek over te voeren. Ik hoor nu iets anders. Ik zou graag willen weten wat die woorden dan precies betekenen. De Minister geeft aan dat het PBL het effect van asfalt heeft berekend en dat daaruit blijkt dat het asfalt effect heeft gehad. Dat is één stukje van de waarheid. Ook de volgende waarheid zou ik graag willen horen, namelijk dat het maximale effect dat asfalt kan hebben, bereikt is. Het is hartstikke mooi dat het asfalt de afgelopen tien jaar dat effect heeft gehad, maar dat is voor de komende jaren niet aan de orde. Er zijn dus andere oplossingen nodig. Wat vindt de Minister van die tweede waarheid en hoe kijkt zij aan tegen een bredere discussie, onder andere over betalen naar gebruik?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Over betalen naar gebruik kan ik heel kort zijn; daar ben ik altijd duidelijk over geweest. Ja, er kan steeds meer qua technieken. Vroeger werd een van mijn voorgangers «Tineke Tol» genoemd, omdat we toen nog hele tolpoorten moesten neerzetten, kastjes in de auto moesten hangen of wat dan ook. Ik probeer echter te waarschuwen om daar niet te lichtzinnig over te denken. Het feit dat het mogelijk is om mensen op basis van hun telefoon overal te volgen – volgens mij is de partij van mevrouw Belhaj daar overigens niet echt een groot voorstander van – betekent niet dat je er morgen voor kunt kiezen om zo'n systeem in te voeren. Daar komt veel meer bij kijken. Ik heb geprobeerd om dat te noemen. Daarom ben ik nu geen voorstander. Ik zou er daarom ook geen voorstander van zijn dat mijn opvolgers daar al te lichtzinnig mee aan de slag zouden gaan, maar daar ga ik niet over.
Het tweede deel van de vraag was: misschien is er de afgelopen periode iets opgelost met het aanleggen van extra weginfrastructuur, maar voor de toekomst werkt dat toch niet meer? Ik weet niet waar mevrouw Belhaj dat vandaan heeft, maar ik ben dat absoluut niet met haar eens. We hebben de afgelopen jaren vooral wegverbredingen gerealiseerd. Dat had ook alles te maken met het feit dat heel lang geen nieuwe wegen gerealiseerd konden worden omdat er een luchtkwaliteitsvraagstuk was. Mijn voorgangers konden uiteindelijk nog met snelheid een aantal verbredingen realiseren met het ZSM-programma. Ik heb de afgelopen

jaren aan iets anders gewerkt, namelijk aan nieuwe nog ontbrekende schakels. De heer Madlener noemde eerder als voorbeeld de A4. Er zullen ook nieuwe nu nog ontbrekende schakels komen tussen de A13 en de A16, de Blankenburgtunnel, het doortrekken van de A15 naar de A12 en de ring rond Utrecht. De komst van die nu nog ontbrekende schakels zal ons wegennet ontlasten, omdat zij een alternatief bieden. Als er een file is als gevolg van een ongeval of als gevolg van tekortschietende capaciteit, is er dus een alternatief. Daarom zal dit ook weer zoden aan de dijk zetten. Ik ben het dus niet eens met de opmerking van mevrouw Belhaj dat er geen oplossingen meer te vinden zijn door het aanleggen van extra weginfrastructuur. Ik noemde zojuist alleen een paar ontbrekende schakels, maar ook in andere delen van het land gaat er nog veel gebeuren, bijvoorbeeld aan verbreding van de wegen in combinatie met kunstwerken – de bruggen, de aquaducten, de viaducten enzovoorts – waardoor je ook een betere doorstroming kunt realiseren.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Dat is altijd het risico als iedereen gaat goochelen met cijfers, maar het CPB komt hier in mei mee. Ook het PBL geeft verschillende mogelijkheden om anders te kijken naar hoe je de files werkelijk kunt oplossen. Ik wil nog toevoegen dat ik in ieder geval absoluut niet lichtzinnig heb gedaan over dit onderwerp. Die suggestie vind ik dus eigenlijk niet nodig. Het is gewoon een heel rationele, technische discussie. Met die opmerking stel ik mijn vraag nogmaals aan de Minister. Als je dit op een rationele, technische manier doet en als dan uiteindelijk naar voren komt dat dat een enorm goede oplossing kan zijn, vindt u het dan niet verstandig om daarmee aan de slag te gaan, welke politieke partij in de toekomst dan ook aan het roer zit? Je moet toch niet willen dat we straks toestanden krijgen die tot 40% verder verslechteren, waardoor mensen nog langer in de file moeten staan? De Minister heeft er de afgelopen tien jaar juist zo hard aan gewerkt om daar iets aan te doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb juist een heel rationele, technische overweging meegegeven. Ik heb niet aangegeven wat ik hiervan vind. Sterker nog: als ik daar niet meer zit, ga ik daar straks niet eens over. Ik heb aangegeven dat hier niet te lichtzinnig over moet worden gedacht, want technisch gezien is dit heel complex. Je kunt misschien wel een nieuw systeem adopteren, dat overigens nog door niemand is uitgevoerd voor personenvervoer in auto's. Vervolgens zit je dan echter met een wijziging van het hele belastingsysteem. Als er één ding complex is ... Als mijn collega die over belastingen gaat, maar een klein beetje wil verschuiven van de ene gesubsidieerde auto naar de andere, zit hij al in een ellenlang debat, laat staan bij het afschaffen van bpm. Volgens mij duurt het tien jaar voordat je daar zover mee bent. Ik noem ook de afschaffing van de motorrijtuigenbelasting, het aanpassen van de accijnzen en ga zo maar door. Dat is gewoon heel complex, nog los van het feit dat je het dan met elkaar eens moet zijn over het gps dat je dan wilt gaan hanteren. Ik noem nog maar even wat rationele, technische argumenten om hier niet aan te beginnen. Van mij mag een volgend kabinet het goed gaan onderzoeken, in plaats van te zeggen: we gaan het doen. Ik heb bij de Duitsers en de Belgen gezien dat het tot nu toe niet tot succes heeft geleid.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Even een interruptie omwille van het debat. Wij hebben ook in ons verkiezingsprogramma staan dat wij voorstander zijn van de beprijzing van kilometers. Daar zeg ik dan altijd wel direct bij dat het voor ons niet een soort heilige graal is. Nu heb ik het CPB-rapport er eens even bij gepakt. Daar wordt nu namelijk een hoop over beweerd, en ook een hoop dat niet klopt. In dat rapport staat dat er verschillende manieren zijn om

de bereikbaarheid te verbeteren. Ik citeer: «Nieuwe verbindingen, capaciteitsuitbreidingen en hogere maximumsnelheden kunnen de reistijden verkorten. Als met ruimtelijk beleid de af te leggen afstanden worden verkort, kan dat ook leiden tot kortere reistijden. Het gaat echter niet alleen om tijd, maar ook om kosten, betrouwbaarheid en comfort. Prijsbeleid kan de files verminderen, maar toch de bereikbaarheid verslechteren door een toename van vervoerskosten. In hoeverre prijsbeleid de bereikbaarheid verbetert of verslechtert, hangt af van de gekozen methode.» Ik lees hierin een aantal keren «kan» of «kunnen». Kortom, je kunt er alle kanten mee op. Doe ik met dit citaat recht aan de discussie? Kan de Minister daar nu eens op reflecteren in plaats van op alle geluiden uit de Kamer tot nu toe, waarin het altijd eigenlijk zwart of wit is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Er is geen zwart-witoplossing. Dat vind ik heel mooi verwoord door de heer Hoogland, of eigenlijk door het CPB, want dat citeert hij. Om die reden investeren wij én in infrastructuur én in smart mobility én in Beter Benutten. Ik heb niet gezegd dat er niet mag worden nagedacht. Maar áls er wordt nagedacht over een beprijzingssysteem, wees dan slim en reëel, en besef dat dat niet zomaar een-twee-drie kan. Aan het eind van deze regeringsperiode kan ik vast wel een tipje van de sluier oplichten. Toen deze regering startte, waren er ook ideeën om vormen van beprijzing voor vrachtauto's in te gaan voeren. Het was meteen duidelijk dat dat uiteindelijk een averechts effect zou hebben in plaats van een positief effect. Ik ben dus heel blij dat wij daar niet mee zijn gestart. Ik zie bij de collega's in België en Duitsland dat zij op pad zijn gestuurd met de opdracht: gij zult in deze periode een rekeningsysteem opleveren. Maar het is gewoon niet zo simpel. In het programma van de partij van de heer Hoogland kan staan dat zij daarvoor is. Ik weet dat andere partijen in hun programma hebben staan dat zij ertegen zijn. Als je ermee aan de slag gaat, is het belangrijk dat je beseft dat het niet simpel is; net zomin als asfalt altijd tot een oplossing leidt. Ook bij de «Beter Benutten»-programma's moeten we steeds uitvinden wat wel werkt en wat niet. We moeten combinaties zoeken van slimme methodieken.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik zal het in nu mijn eigen woorden zeggen en het daarmee concreet aftikken: in hoeverre kan deze discussie, met alle nuances, een rol krijgen in het onderzoek met betrekking tot het bereikbaarheidsfonds? Volgens mij is deze vraag namelijk het interessantst: hoe kunnen alle overwegingen van het CPB vorm krijgen in dat hele onderzoek naar hoe wij de mobiliteit het best kunnen bevorderen en de bereikbaarheid kunnen verbeteren? En dat los van de keus tussen wel of niet rekeningrijden, die ik zelf eigenlijk een beetje plat vind.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Na de zomer van 2017, zo zeg ik uit mijn hoofd, is het interdepartementaal beleidsonderzoek (ibo) klaar met het bereikbaarheidsfonds. Natuurlijk zullen in dat onderzoek allerlei uitgangspunten worden meegenomen, zoals het effect van flexibiliteit binnen het fonds en de vraag wat volgens de MKBA's het meest en wat minder oplevert. Dat weet ik niet precies, want Financiën doet dat onderzoek, al zullen wij daar wel bij zijn betrokken. Ik ga ervan uit dat vormen van prijsbeleid ook een rol zullen spelen. Over vormen van prijsbeleid wordt natuurlijk al lange tijd nagedacht, ook door alle externe partijen. In een ibo kan alles aan de orde komen. Niemand beïnvloedt een ibo en iedereen kan daarbij inbrengen wat hij wil. Daarna zal een politieke keuze worden gemaakt door het dan zittende kabinet.

Ik was gebleven bij de brede, integrale aanpak. Ik gaf al aan dat we het goed doen op de modaliteiten, maar dat we niet tevreden zijn. Wij kijken ook niet naar alle modaliteiten tegelijkertijd. Iedereen vindt het altijd leuk om elkaar in een hokje te stoppen: de een is van de weg, de ander is van het spoor, allebei zijn ze van de fiets. Zeker in Nederland, dat klein en vol is, is alles belangrijk en moeten alle elementen goed worden bediend. Dat geldt ook voor de inzet op verbindingen van deur tot deur, waarnaar mevrouw Belhaj vroeg. Inderdaad zijn dergelijke naadloze verbindingen ook heel belangrijk. Die moeten wij gaan verbeteren. Dat is steeds beter mogelijk met smart mobility. Ik zei al eerder dat het daarbij niet alleen gaat om het ov, de fiets of de auto. Er werd al gezegd dat het niet helpt om de trein één minuut sneller te laten rijden als iemand vijf minuten op zoek moet naar zijn fiets of een plekje daarvoor. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zal daarom de opgave voor alle modaliteiten in beeld worden gebracht, evenals die voor fietsenstallingen en de bereikbaarheidsindicatoren voor ov en auto. Ook daaraan zit een integrale aanpak vast. Door de opgaven en projecten breed en in hun samenhang te bekijken, krijg je gewoon een beter project. Uiteindelijk kan iets weer een plek krijgen in een los project of kan het in losse delen in het MIRT worden teruggezien, maar daarvóór is er wel integraal gekeken. Zoiets doen wij bijvoorbeeld ook met het onderliggende wegennet, waarnaar de heer Hoogland vroeg. Ik kom daar straks specifieker op terug bij de verschillende projecten in het land. Natuurlijk moeten ook het onderliggende wegennet en het hoofdwegensysteem als één systeem worden beschouwd en moeten daarover afspraken worden gemaakt. We doen dat tijdens de MIRT-overleggen en we zullen dat ook in de toekomst blijven doen. Ik ga daar straks dus dieper op in. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse wordt gekeken naar de generieke effecten op het onderliggende wegennet.

De binnenvaart hoort uiteraard ook bij de modaliteiten. Mevrouw De Boer vroeg daarnaar, toen zij in de vorige ronde nog geen voorzitter was. Natuurlijk is het van belang om de binnenvaart te stimuleren. De heer Van Helvert zei het al: daar is nog zeven keer meer ruimte, terwijl we het op andere plekken hebben over files. We zouden daarvoor echt een uitnodigingsbeleid moeten voeren en dat doen we natuurlijk ook. We investeren jaarlijks fors in onderhoud, in aanleg en in projecten om capaciteitstekorten weg te werken. In de afgelopen jaren hebben we veel aan quickwinregelingen gedaan. Er zijn zo'n 60 binnenhavens en kades verbeterd met die quickwinregelingen. De gemeenten zelf moeten op dat vlak natuurlijk ook wel wat doen. Soms zijn zij niet al te gemakkelijk bij het faciliteren daarvan. Voor de sluisbediening zijn de versoberingen lastig geweest, maar in de meeste regio's zijn we tot maatwerkoplossingen gekomen. Door cofinanciering met de regio zullen we in Twente in de toekomst een betere bedieningssituatie hebben dan in het verleden. Opnieuw naar een probleemsituatie kijken kan weleens helpen om uiteindelijk tot een betere situatie te komen. Ik onderschrijf het belang van de ligplaatsen. In het MIRT worden ligplaatsen in onder andere de Waal, de Merwede en de IJssel aangepakt. Gezien het beperkte budget lukt het mij natuurlijk niet om bij alle ligplaatsen afloopvoorzieningen naar de wal aan te leggen, maar ik zorg er in ieder geval voor dat er daarvan voldoende zijn en zullen blijven.

Over het systeem van huisvuilinzameling is ook veel gesproken. Ik ben daarover met de sector in overleg. Over anderhalve week heb ik weer een gesprek. Ik kan daar niet al te zeer op vooruitlopen, maar ik heb gezien dat het binnenkort mogelijk zal zijn om deze goedkoper aan te bieden. In een komend AO over de scheepvaart of over de binnenvaart hoop ik hier nog op terug te kunnen komen. Kortom, ondanks de versoberingen doe ik veel. Als uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse zou blijken dat er in 2017 meer nodig is, zullen we opnieuw een antwoord moeten formuleren.

De heer **Smaling** (SP):
Ik heb een vraag over de binnenvaart. De Minister praat er op vrolijke toon over, maar ik heb de indruk dat de sector er zelf wat anders in staat. Ik krijg van alle koepels in de binnenvaart dezelfde geluiden te horen over regelgevingsproblemen, over extreem hoge boetes, over langoplopende wachttijden bij sluizen en bruggen, en over een negatieve uitstraling. Je moet bedenken dat deze sector een beetje te vergelijken is met de agrarische sector: steeds minder Nederlanders zijn hierin actief; het is immers een raar bestaan, met je kinderen ergens ver weg op school. Ik maak me zorgen over de instandhouding op de lange termijn van de binnenvaartsector. Daar hoorde ik de Minister eigenlijk helemaal niks over zeggen. Ze doet het een beetje voorkomen alsof het allemaal wel goedkomt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De heer Smaling weet dat we hier in vele AO's uitgebreid over hebben gesproken. Er is mij gevraagd wat de versoberingen betekenen voor de investeringen. Daarom ben ik er nu kort op ingegaan. We zijn op heel veel vlakken bezig geweest om de binnenvaartsector een extra impuls te geven, of dat nou gaat om het helpen samenvoegen van alle achterbannen – ze zijn bijna allemaal samengevoegd – waardoor men effectiever en efficiënter zijn eigen mensen kan bedienen, om het laten uitzoeken van de mogelijkheden om schepen uit de markt te nemen, om het aanzwengelen van de discussie over staatssteun in Brussel of om het voortouw nemen binnen de CCR om van bepaalde regels af te komen. Ik gaf maar even een paar voorbeelden. Op andere momenten kunnen we daar dieper op ingaan. We hebben zeker oog voor de binnenvaartsector, ook voor de moeilijke periode waarin die zich bevindt. Daar is de afgelopen jaren veel aan gebeurd. Helaas hebben we niet alles kunnen oplossen. Dat kan de overheid ook niet. Voor een deel zit het ook in het eigen handelen: hoe organiseert men zich, nog steeds als individu of ook met het besef dat de markt soms samenwerking vergt? We praten er nu misschien kort over omdat er maar één vraag over is gesteld, maar het is geen onderwerp waar we geen aandacht voor hebben.

De heer **Smaling** (SP):
Jawel, maar de leden De Boer, Van Helvert, ik en misschien ook nog wel anderen hebben het onderwerp allemaal aan de orde gesteld. Ik weet uiteraard dat we het er vaker over hebben, maar dit is wel het moment om te bekijken of we iets kunnen betekenen voor de sector. Zoals ik in mijn eerste termijn heb gezegd, lukt het mij niet om in het Infrastructuurfonds ruimte te vinden om een aantal knelpunten voor de binnenvaart op te lossen. Daar is dit het moment voor, en niet een AO Binnenvaart. Daarom stel ik het nu aan de orde. Als dat niet nu kan met het Infrastructuurfonds, hoop ik dat de Minister mij en een aantal collega's die dit ook graag willen, kan gidsen als er onbestede fondsen zijn, bijvoorbeeld straks in de Najaarsnota of op een ander moment. Daarmee kunnen we die sector enigszins tegemoetkomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De afgelopen jaren hebben we veel uitgegeven aan de binnenvaart vanuit het MIRT. We hebben ons best gedaan om dat te blijven doen. We hebben daarvoor ook veel van de toekomst geleend, om het maar zo te zeggen. Daardoor zal het in de periode hierna complexer zijn. We hebben dus geprobeerd om die impuls te geven. Ik heb de vraag van de heer Smaling gehoord waar geld te vinden is om vrij uit te geven. Als we geld hadden om vrij uit te geven, hadden we nog veel meer projecten in het MIRT staan. Dat is het nou juist. Elk jaar is er weer een beperkt budget. Er komt elke keer een schijf bij in dat beperkte budget. Dat kun je besteden. Daar doet de regering een voorstel voor met de MIRT-brief. De Kamer kan

zeggen dat zij het daar roerend mee eens is of aangeven wat meer geld voor bijvoorbeeld een bepaald kanaal te willen en wat minder voor iets anders. Het moet dan wel naar fysieke zaken gaan, dus niet naar exploitatie, regels of anderszins. Dat is wat de Kamer kan doen. Zij moet dan wel binnen de modaliteiten blijven. Als geld van de ene naar de andere modaliteit zou moeten gaan, weet ik eigenlijk niet eens of dat via Financiën of via I en M gaat. De Kamer heeft dus mogelijkheden om te bepalen waar het budget heen gaat, maar zij moet dan wel zelf een voorstel doen dat zij ten laste laat komen van iets anders. Vrij geld, gratis geld is er niet. Was het maar waar.

Voorzitter. We hadden het over de algemene, bredere aanpak. Daarom kom ik nu langs een aantal modaliteiten voordat we straks de gebieden in trekken. Ik was gebleven bij smart mobility. Op de mogelijkheden daarmee wordt eigenlijk altijd wel positief gereageerd, volgens mij terecht. Het is niet een of andere leuke technologie, maar het levert gewoon brandstofbesparing op, het is veel veiliger en je kunt de capaciteit ermee verbeteren. Wij stimuleren het dus zeer. Wij proberen ook vooral smartmobilityoplossingen te laten introduceren door de markt. De overheid fungeert ook vaak als launching customer; mevrouw Belhaj vroeg daarnaar. Wij bekijken wat de mogelijkheden daarvoor zijn. Ik noem het partnership Talking Traffic als een heel goed voorbeeld van hoe wij als overheid de rol van launching partner spelen. Wij zijn een testland voor slimme mobiliteit. Woensdagavond vertrek ik weer naar Brussel, waar ik donderdag gesprekken heb met collega-ministers omdat we in februari het vervolg doen op de declaratie van Amsterdam. Ik heb alle landen opgeroepen om te zorgen dat we in 2019 klaar zijn voor autonoom rijden. Daarvoor moet nationaal en internationaal nog heel veel veranderd worden en wetgeving worden aangepast. Ik ben bezig met platooning voor vrachtauto's, omdat ik verwacht dat dit als eerste het meeste gaat opleveren. Dat doe ik ook met collega's. In de tussentijd roepen we car manufacturers op om bij ons in Nederland te komen testen omdat wij denken dat wij daar heel geschikt voor zijn. Optimalisering voor supermarktlogistiek is ook een voorbeeld waarvan ik denk dat wij er heel veel baat bij kunnen hebben.

Ik heb nog drie bredere onderwerpen en dan wil ik overgaan naar de MIRT-spelregels en het ibo infra. Er is gevraagd naar de rol van verkeersveiligheid binnen de doorstroming en fileaanpak. We hebben het programma Meer Veilig. Voor het vervolg daarvan is 30 miljoen gereserveerd. Ik zal, na overleg met de regionale overheden, criteria opstellen voor de besteding van dat geld. Mevrouw Visser heeft specifiek gevraagd of de N36 daarin zit. Daarvoor heb ik reeds geld beschikbaar geld gesteld uit Meer Veilig 3. In de afgelopen periode is een deel van de maatregelen al uitgevoerd. Van de tien maatregelen zijn er zes in voorbereiding. Met die maatregelen beoog ik om de veiligheid van de N36 structureel te verbeteren en die op een vergelijkbaar niveau te krijgen als de andere N-wegen.

De heer Madlener vroeg of de spitsstroken permanent konden worden. Mevrouw Visser heb ik daar ook vaker over gehoord. Wegen kunnen erdoor verbreed worden. Ze kunnen worden omgebouwd tot reguliere rijstroken met een vluchtstrook. Dat vergt natuurlijk wel een investering op al die plekken waar je dat wil doen. Er is vaak beperkte ruimte voor verbreding. Dat maakt het dus wel duur. Je moet ook bedenken wat het betekent voor het milieu. Al die elementen spelen een rol, maar het kan. In het verleden heb ik al gezegd – ik herhaal dat nu – dat ik het niet wenselijk vind om nu alle middelen daarvoor in te zetten. Ik vind het belangrijker dat we in een paar ontbrekende schakels en andere wegprojecten investeren. Maar naar aanleiding van de motie van de Kamerleden Visser en Madlener heb ik aangekondigd om te bekijken of de spitsstroken niet sneller opengesteld kunnen worden na verstoringen en, op het moment dat over een wegtracé een besluit wordt genomen, te bekijken of

spitsstroken permanent open kunnen worden gesteld, dus werk met werk te maken.
Tot slot heeft de heer Madlener zijn standaardvraag gesteld of ik 130 km/u overal kan invoeren. Wij zullen dit doen wanneer dit kan, is dan het antwoord, vanwege de regels die gelden voor veiligheid, milieu en natuur. Het kabinet heeft in zijn beleid opgenomen dat dit de norm is. We doen dat dus ook op de plekken waar het kan. Ik verwacht dat het op termijn op 77% van het hoofdwegennet zal gebeuren. We zitten nu al rond de 60%.
Ik wil overgaan naar de MIRT-spelregels, het ibo infra en de programma-aanpak. Daarna ga ik in op de verschillende regio's. Ik denk dat iedereen daarop zit te wachten, maar het helpt als je ook het totale plaatje kent.
Ik kan mij voorstellen dat er veel vragen zijn over de MIRT-spelregels. Daar zal niet het laatste woord over gesproken zijn, want het is de eerste keer dat we daar een voorstel over doen. De vraag is of de flexibiliteit voor maatregelen op de korte termijn ten koste gaat van de lange termijn. Wat mij betreft niet. Ik zie het zo voor me als dat de kortetermijnmaatregelen «Beter Benutten»-achtige maatregelen zijn die je relatief snel en voor een heel klein budget kunt realiseren, terwijl bij de langetermijnmaatregelen voor de aanleg van fysieke infrastructuur een fors budget hoort. Het zijn dus eigenlijk twee verschillende varianten. Door de inzet van kortetermijn-maatregelen kun je langetermijnmaatregelen misschien iets later nemen of minder duur laten uitvallen, maar uiteindelijk moeten ze niet ten koste gaan van de lange termijn. Ook zullen we relevante ontwikkelingen steeds monitoren. Als je ziet dat de wereld er anders uit gaat zien, kun je andere activiteiten inzetten. Wat we niet doen – ik zeg het maar even helder; dit komt straks ook bij een heleboel inhoudelijke projecten terug – is het volgende. We hebben de commissie-Elverding niet voor niets ingesteld. Die commissie heeft gezegd dat het nu eens afgelopen moet zijn met infraprojecten op de lange termijn waarbij er iedere keer als er een nieuwe politieke samenstelling is weer geheel bij Adam en Eva moet worden begonnen; laat ik het zo maar even zeggen. Je moet immers uiteindelijk duidelijkheid bieden aan de omgeving en je moet ook gewoon consistent zijn in je besluitvorming. De commissie-Elverding heeft een heel traject gemaakt – je ziet dat ook weer terug in de Omgevingswet – waarbij je begint met ruime inspraak aan de voorkant, met het betrekken van de stakeholders en met het nemen van een startbeslissing. Vanuit de startbeslissing werk je naar een ontwerptracé toe, vanuit een ontwerp-tracé naar een tracébesluit, en dan moet het ook klaar zijn.
Dat betekent dat alles niet elke keer weer opnieuw ter discussie is op het moment dat er op rijksniveau, op provinciaal niveau of op gemeenteniveau een nieuw gezelschap zit. Dat zie je nu natuurlijk wel bij diverse projecten. In het verleden heeft dat ervoor gezorgd dat projecten als de A4 gewoon nooit ofte nimmer van de grond kwamen. Dus als je eenmaal een besluit hebt genomen, dan blijft dat ook wel. Om de vraag van mevrouw Visser over de korte en de lange termijn te beantwoorden: het is dus niet zo dat er iedere keer sprake kan zijn van een aanpassing van de langetermijnprojecten. Het kan wel betekenen dat je ten aanzien van de nieuwe projecten zegt dat je het toch op een andere manier gaat doen, maar dat gaat dan om de nieuwe projecten.
Hoe zit het met het investeren in de fysieke infrastructuur in de scope van heel brede MIRT-verkenningen? Het belangrijkste doel van de brede MIRT-verkenning is het op zoek gaan naar de beste set van oplossingen over modaliteiten heen. Die kunnen zowel op de heel korte als op de lange termijn zijn. Uit zo'n brede verkenning kan ook de conclusie komen dat het sec investeren in de uitbreiding van infra of in een combinatie van maatregelen waar infrastructuur deel van uitmaakt, de beste oplossing is, maar sectorale oplossingen blijven nog steeds mogelijk.
Wat betekent dat voor het budget? Ik geloof dat dat ook een van de vragen was. Wat betekent dat bijvoorbeeld voor die 200 miljoen die voor zo'n programma wordt vastgelegd? Als dat bedrag van 200 miljoen uit het

budget voor wegen komt, dan gaat dat natuurlijk gewoon naar wegen. Als er voorstellen komen waarin er bijvoorbeeld een oplossing wordt geboden aan de ov-kant, dan moet je bekijken of je dat vanuit de ov-kant kunt bijleggen en of je daarmee koppelkansen kunt realiseren. Geld voor fietsen is in het verleden wel voor een deel uit het wegbudget gekomen, omdat een deel van dat budget voor Beter Benutten bestemd was, maar we hebben dat wel van tevoren aan de Kamer voorgelegd. Voor de toekomst moet het dus duidelijk zijn dat er niet zomaar een verschuiving tussen schotten plaatsvindt. Als we dat wel voorstellen, moeten we dat ook inzichtelijk maken. Dat kan dus eigenlijk alleen als de Kamer het daarmee eens is.

Wordt er wel voldoende commitment van de regio's gevraagd om bij te dragen aan oplossingen? Ja, want in de nieuwe MIRT-spelregels wordt juist gevraagd om meer samen te werken, ook door de flexibiliteit, door de zogenoemde flexnorm, waarbij je dus nog maar 75% van het voorstel gedekt hoeft te hebben, voordat je aan de uitwerking gaat beginnen. Hierdoor verlok je regio's er volgens mij eerder toe om te zeggen: ik wil toch graag aan die uitwerking gaan beginnen; ik wil daar dus wel aan bijdragen om ervoor te zorgen dat die volledige financiering in zicht komt. Dat zal daarbij komen, maar het moet natuurlijk wel voor beide interessant zijn, want de afspraken die je daarover gaat maken, zijn natuurlijk wederkerig.

Welk percentage moet er volgens mij aan Beter Benutten besteed worden versus andere maatregelen? Bij Beter Benutten denk ik aan maatregelen op het gebied van innovatie, zoals ITS of first and last mile, aan maatregelen voor een snellere afhandeling van incidenten en aan kleine infrastructurele maatregelen of samenwerking met werkgevers. Ik weet niet om welk percentage het dan moet gaan. Het gaat om maatregelen die snel uitvoerbaar zijn en die niet al te grote investeringen vragen, zoals het nu ook was bij Beter Benutten. Het gaat om maatwerk per gebied. We bekijken onder andere bij lopende studies en de gebiedsaanpakken welke maatregelen het meest effect hebben. Ik kan dat nog niet vastleggen. Ik denk dat dat ook lastig is als je begint met andere spelregels. We zullen een beetje met elkaar moeten oefenen. Ik weet ook niet of het verstandig is om te zeggen dat we 5% of 10% doen, want dan moet het ook op. Tegelijkertijd ontstaat het risico dat er een soort opwaartse druk op kleine maatregelen versus grote maatregelen komt als je het niet doet. We zullen het even met elkaar moeten uitproberen.

Ik kom op een laatste punt met betrekking tot de spelregels. De Kamer kan haar controlerende taak en budgetrecht behouden – mevrouw Van Tongeren vroeg daarnaar en mevrouw Visser volgens mij ook – omdat de nieuwe spelregels niet leiden tot wijzigingen in de rol van de Tweede Kamer als het gaat om haar controlerende taak en budgetrecht. De Kamer wordt gewoon jaarlijks geïnformeerd. De resultaten van het BO MIRT, de scope en de verkenning worden aan de Kamer gestuurd. We spreken nu op strategisch niveau aan de hand van MIRT-gebiedsagenda's, de NMCA en de REOS-beleidsdocumenten over wat men wil. Dat wordt natuurlijk steeds concreter. Al die zaken komen langs uw Kamer. U hebt daar dus altijd wat over te zeggen. Wij zijn de bestuurders, wij doen de voorstellen samen met de andere bestuurders en wij zeggen wat wij denken dat verstandig is. U bent onze toezichthouder en u kunt om rationele, maar ook om irrationele redenen besluiten dat het anders ingevuld moet worden. Het maken van die afweging is en blijft een politiek-bestuurlijk proces. Dat komt hier dus gewoon terug. U kunt dat altijd toetsen aan de doelen van de SVIR of de REOS of noem maar op.

Ik pak even de laatste stand van zaken van de programma-aanpak en het ibo infra erbij. Ik heb net al iets gezegd over het budget van de gebiedsprogramma's. Het is niet de bedoeling dat dat over de modaliteiten heen verspreid wordt. Over het bereikbaarheidsfonds voor de toekomst uit het ibo heb ik ook al iets gezegd. De brede blik is ook al aan de orde gekomen.

Ik kom op de programma-aanpak. Is de 200 miljoen per programma voldoende om de NMCA-knelpunten aan te pakken in de programma's zoals we die nu hebben voorgesteld? Dat denk ik niet. We hebben nu 200 miljoen per programma gereserveerd, ook omdat we zien dat er elke keer een opwaartse druk is op het besteden van de budgetten, terwijl we weten dat in deze regio's de grootste vraagstukken liggen, de NMCA in het voorjaar komt en het belangrijk voor ons is om er in ieder geval voor te zorgen dat we daar aan de slag kunnen gaan. We hebben dus 200 miljoen per programma gereserveerd, maar we moeten dat nader invullen met de regio. Er zal ook meefinanciering vanuit de regio komen. Ik denk niet dat alle wensen gehonoreerd kunnen worden vanuit die 200 miljoen voor de programma-aanpak. Dat geeft niet. Er komen ook weer nieuwe tranches. We hebben gezegd dat we niet alles van onze opvolgers willen uitgeven. Zowel met betrekking tot de middelen voor de jaren 2028–2030 als met betrekking tot de middelen die in de jaren daarna weer vrijkomen, hebben we een beperking opgelegd. Het maakt dus niet uit, maar we hebben daardoor in ieder geval wel de mogelijkheid om een heel goede start te maken.
Wat zit daar allemaal wel of niet in? De A15, de A7, de A8 en de oeverbinding Rotterdam werden al genoemd. Het wordt in algemene zin gevraagd. De A15 zal een belangrijke rol spelen bij het programma goederenvervoer, de Corridor Oost. Daarin wordt voortgebouwd op de resultaten van het MIRT-onderzoek, waarbij de knelpunten op de A15 ook worden betrokken. Dat zal dus zeker deel uitmaken van de 200 miljoen die hiervoor is gereserveerd.
De bereikbaarheidsknelpunten op de A7 en de A8 zijn bekend. Daarom zijn we de MIRT-verkenning met betrekking tot de corridor Amsterdam–Hoorn gestart, waar het knooppunt Zaandam een onderdeel van is. Bij deze verkenning hoort een geoormerkt budget van zo'n 300 miljoen. In het verlengde van deze MIRT-verkenning zal besluitvorming over het knooppunt Zaandam plaatsvinden, waarbij ook gekeken wordt naar een optimale relatie met het onderliggende wegennet.
Ik hoorde Kamerleden vragen naar de derde oeververbinding Rotterdam. Ik hoorde hen ook wel hardop zeggen dat ze het plan zelf nog niet optimaal vinden. Dat denk ik ook. Voor mij is het van belang dat het Rijk in eerste instantie natuurlijk niet bijdraagt aan lokale projecten. We kunnen dat echter weleens doen als dat een heel positieve uitwerking op het bovenliggende wegennetwerk heeft. Ik denk dat het belangrijk is om op basis van de nieuwe plannen van de regio te horen wat er precies onder het MIRT-onderzoek Rotterdam–Den Haag gaat vallen. De besluitvorming over dat MIRT-onderzoek vindt plaats in het najaar van 2017. We zullen er dan ook voor zorgen dat de resultaten van dat MIRT-onderzoek gewoon onderdeel zijn van het samen op te zetten programma Rotterdam–Den Haag. We moeten dan goed bekijken of dit wel of niet een oplossing biedt voor de problematiek in het gebied.
Er is gevraagd hoe de afweging tussen de korte en de lange termijn in de nieuwe onderzoeken en programma's werkt. Ik meen dat ik daar wel voldoende over gezegd heb.
De heer Hoogland vroeg hoe het staat met het aangeboden bidbook Zuid-Nederland en de regio Eindhoven. Er zijn vorig jaar afspraken met de regio gemaakt over het programma SmartwayZ.NL. Voor de zomer hebben we afspraken gemaakt over de governance daarvan. Ik heb de Kamer daarover een MIRT-brief gestuurd. Er gebeurt veel binnen dit programma. Zo is onder andere de startbeslissing voor de A67 genomen. Dat is dus een eerste stap in het programma SmartwayZ.NL. Het lijkt me goed dat ik de Kamer voor de jaarwisseling informeer over de voortgang bij dit programma.
Er zijn twee algemene vragen gesteld over de juridische verplichtingen bij de Blankenburgverbinding en de ring Utrecht. We komen straks wel te spreken over de verschillende gebieden. Hoe staat het met de juridische

verplichtingen? Als je sec kijkt naar de uitgaven aan voorbereidingskosten, dan zijn er bij de Blankenburgverbinding 11 miljoen aan voorbereidingskosten gemaakt. De aannemer wordt binnenkort gecontracteerd en er is sprake van een privaatrechtelijke overeenkomst. Dan heb je dus ook voorbereidingskosten. Voor de ring Utrecht is de aanbesteding nog niet gestart. Daar is dus nog geen sprake van een privaatrechtelijke overeenkomst. Daar zitten natuurlijk ook allemaal voorbereidingskosten in. Ik weet niet uit mijn hoofd om welk bedrag het gaat, maar het grote plaatje is op dat punt overzichtelijk. Wat je hier niet in beeld hebt, is wat er gebeurt als je de besluitvorming ineens stillegt en dus voor de komende tig jaar geen oplossing hebt voor de problematiek die we kennen. Men weet zelf hoe groot de kosten als gevolg van files zijn. Die zijn gigantisch. Ik kan dat ook niet in beeld brengen. Ik zou dat misschien fictief in beeld kunnen brengen, maar ik heb dat niet voorhanden. Ik vraag me ook af of dat nodig is, omdat gewoon binnenkort besloten wordt dat deze projecten een volgende stap ingaan.
Daarmee heb ik de punten in dit blok behandeld. Ik kan overgaan tot de individuele wegprojecten.

De **voorzitter**:
U voelde het vast al aankomen. Mevrouw Van Tongeren heeft een vraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb het in schriftelijke vragen geprobeerd en ik heb het in eerste termijn wederom gevraagd. Wil je reële alternatieven in beeld brengen, dan moet je beschikken over voldoende informatie. Dus nogmaals de vraag: hoeveel van wat in het MIRT zit, is keihard juridisch aangegaan? Wat zou het kosten als je onder die verplichtingen wilt uitkomen? We krijgen een antwoord dat op een van de projecten betrekking heeft. Waarvoor dank. Maar wil je in een begroting gaan schuiven – en de formatie komt eraan – dan wil je echt goed degelijk inzicht hebben in wat er mogelijk is. Ik krijg nu een algemeen antwoord dat al veel juridisch is aangegaan en dat er kosten aan een alternatief zijn verbonden. Ik ben dat met de Minister eens. Maar is zij bereid om de Kamer op een redelijke termijn goed inzicht te geven in het geheel?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik probeerde net te betogen dat de kosten niet alleen bestaan uit de juridisch aangegane verplichtingen die je vervolgens moet afkopen of niet meer waarmaakt, maar dat de kosten ook gaan zitten in het geheel opnieuw moeten gaan werken aan een oplossing voor de problematiek: de filevoertuigverliesuren, filekosten of hoe je het ook wilt noemen. Daar wordt natuurlijk veel over gesproken. Op het moment dat we een project niet meer gaan doen en de problematiek dus jarenlang niet kunnen gaan aanpakken, levert dat ook heel veel kosten op. Die heb ik niet in beeld. Ik denk dat die kosten vele malen hoger zijn dan de 11 miljoen aan voorbereidingskosten die je al gemaakt hebt. Dat probeer ik eigenlijk te zeggen. Het is niet zo heel zinvol om te proberen om het alleen daarop te doen. Het is mogelijk dat mevrouw Van Tongeren het alleen daarop wil doen. Ik heb net al gezegd dat er voor 11 miljoen aan voorbereidingskosten is gemaakt, dat er een aannemer is aangezocht voor de Blankenburgverbinding en dat er ook al sprake is van een privaatrechtelijke overeenkomst. Voor de ring Utrecht is de aanbesteding nog niet gestart. Daar is dus nog geen sprake van een privaatrechtelijke overeenkomst.
Ben ik bereid om dat alsnog allemaal in beeld te brengen? Eigenlijk niet. Ik vind het zonde van het werk, omdat ik weet we de volgende stap gaan maken. Ik zou zeggen: misschien kan mevrouw Van Tongeren daar zelf op gaan studeren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De Tweede Kamer heeft informatierecht. Ik zal genoodzaakt zijn om naar een motie te grijpen. Ik zou graag feitelijke informatie willen hebben. Ik hoef dus geen hele berekeningen van wat er dan zou moeten gebeuren om het fileprobleem op te lossen, maar ik wil gewoon een overzicht van de harde juridische verplichtingen die al zijn aangegaan bij wat er in het MIRT staat en welke kosten er gemoeid zouden zijn met het ontbinden daarvan. Dat hoeft niet vandaag of morgen al, maar GroenLinks vraagt hier al een tijdje om. Het is domweg informatie waar het ministerie over beschikt en waar een Kamerlid om vraagt. Ik zou het op prijs stellen om die informatie te krijgen.
De Minister spreekt over de vraag wat er vervolgens gedaan zou moeten worden om die problemen op te lossen. Daar vraag ik niet om. Ik vraag alleen: bij welk deel van wat er nu in het MIRT staat, is sprake van een harde juridische verplichting? Dan gaat het niet alleen om de Blankenburgverbinding en de A27. Immers, als je het anders wilt gaan doen, moet je gaan schuiven. Is de Minister bereid om de Tweede Kamer die feitelijke informatie te verschaffen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Mevrouw Van Tongeren wil inzicht krijgen in de kosten die ermee gemoeid zijn als het kabinet tot een ander besluit zou komen. Daarvan zegt zij nu: dat hoef ik toch niet, ik wil alleen weten bij welk deel juridische verplichtingen zijn aangegaan en bij welk deel niet. Volgens mij kun je dat gewoon zien in de MIRT-stukken. Ik kan nog even kijken of ik dat op een rij kan zetten. Ik zou dat niet voor alle projecten willen doen, want dan gaat het gewoon om het geheel opnieuw sturen van het MIRT. Misschien wil mevrouw Van Tongeren dat alleen voor de ontbrekende schakels?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik zou het graag van het hele MIRT willen hebben. Als dat niet lukt, krijg ik graag wat het ministerie op kort termijn wel beschikbaar kan stellen, zodat mensen zich daar een andere opinie over kunnen vormen. Het gaat dus alleen om de feitelijke informatie. Wat is nu al keihard juridisch verplicht en wat zou het grofweg kosten als je dat anders zou willen, dus als je dat juridisch af wilt kopen? De Minister heeft een voorbeeld gegeven, maar ik hoor dat graag voor de grote asfaltprojecten in Nederland.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Nogmaals, dat laatste kan ik niet. Ik kan niet zeggen wat het zou kosten om daarvan af te komen. Ik kan alleen zeggen wat juridisch verplicht is. Als je dat vervolgens moet gaan afkopen, is dat een proces, een beroepszaak of een bestuurlijke afweging. Dat kan natuurlijk in alle vormen en maten zijn. Dat vind ik zondewerk voor iets waarvan je weet dat het uiteindelijk niet veel zal veranderen. De Kamer heeft inderdaad het recht om alle informatie te krijgen. Maar daar moet dan wel een meerderheid van de Kamer om vragen. Dat is altijd wel van belang om te weten. Ik kan dus op individuele vragen antwoorden dat iets mij niet zinvol lijkt. Ik zal ervoor zorgen dat mevrouw Van Tongeren kan zien waar sprake is van een juridische verplichting. Dat vind ik belangrijk. Aangezien zij dat voor alle projecten vraagt, zou dat ook best een algemeen antwoord kunnen zijn waarin wordt aangegeven waar dat in het MIRT te vinden is. Op de andere vraag zal ik haar dus geen antwoord geven.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het blijft bijzonder dat GroenLinks dat alleen maar wil weten voor de wegenprojecten en dat die fractie blijkbaar niet hetzelfde inzicht wil hebben voor de spoorwegen. Dat zegt wel genoeg over de achtergrond van die vraag. Misschien is het goed als mevrouw Van Tongeren ook kijkt naar de rapportage die de rapporteurs, de heer Hoogland en ik, aan de

Kamer hebben aangeboden in het kader van juridische verplichtingen en dergelijke. Daar zijn dit soort dingen in meegenomen voor alle projecten. Als mevrouw Van Tongeren het MIRT Projectenboek leest, dan ziet zij dat daar ook al een slag in is gemaakt, maar dat terzijde.

De **voorzitter**:
Ik zie dat mevrouw Van Tongeren daarop wil reageren, maar mevrouw Visser mag nu een vraag stellen aan de Minister.

Mevrouw **Visser** (VVD):
De Minister geeft in haar beantwoording over de nieuwe MIRT-spelregels aan dat een aantal zaken nog moet worden uitgezocht. Zij noemt daarbij diverse zaken. De Minister geeft aan dat zij nog niet weet of zij wil kijken naar een bepaald percentage van Beter Benutten en dat zij ook nog niet weet hoe zij het wil inrichten. Zij geeft ook aan dat het geld voor Beter Benutten tot op heden uit het wegengedeelte kwam. Er moet een pot worden gevuld voor de gebiedsprogramma's. Krijgen we dan straks een aparte pot voor Beter Benutten waarbij het geld afkomstig is uit alle drie de voedingsbodems, waarbij het geld dus afkomstig is van zowel vaarwegen als spoorwegen als wegen? De Minister zegt: wij gaan naar integraliteit. Dan zou het, wat de VVD betreft, een heel rare stap zijn als dat dan weer alleen uit het budget voor wegen zou komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het is onderdeel van de gebiedsaanpak. Als je vanuit de inhoud een gecombineerde aanpak wilt, zul je ook vanuit de inhoud, vanuit de verschillende modaliteiten, daaraan budget moeten bijdragen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik ben benieuwd hoe dat handen en voeten gaat krijgen. Nu staat het niet zo helder in de MIRT-spelregels. Ik zou dus graag willen weten wat de voedingsbodem wordt van die «Beter Benutten»-maatregel. Is dit iets generieks of wordt het steeds afhankelijk van het gebiedsprogramma vastgesteld?
Het tweede waarover ik helderheid wil hebben is het volgende. Het staat wel in de MIRT-spelregels, maar iedereen heeft het over het bereikbaarheidsfonds en de Minister hint daar ook op. Wat wij merken in het kader van het bereikbaarheidsfonds is dat gesproken wordt over het mogelijk maken van woningbouw. Kan de Minister bevestigen, als het gaat om een fonds, dat de insteek nog steeds conform de wet op de infrastructuur is en niet zozeer op de onrendabele top om bepaalde woningbouwlocaties binnenstedelijk rendabel te maken? Dat is wel heel relevant in het kader van de verdere discussie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het kan alleen naar infrastructuur en niet naar woningbouw. Dat ligt vast. Er wordt inderdaad gesproken over een bereikbaarheidsfonds. Niet omdat het er komt, maar omdat in het kader van het ibo is besproken of het een idee zou zijn om een bereikbaarheidsfonds in te stellen, waarbij je flexibeler tussen modaliteiten kunt financieren. In het kader van het ibo wordt bekeken of dat wenselijk is of niet. Dat onderzoek probeert de voor- en nadelen daarvan in beeld te brengen. Vervolgens zal er een politiek besluit zijn van het dan zittende kabinet of het dat wil of niet. Dan zal het vervolgens ook nog langs deze Kamer moeten gaan. Dus op de vraag over woningbouw zeg ik: nee dat kan niet. Over het bereikbaarheidsfonds: dat is er nog niet. Het is alleen een idee dat verder uitgezocht gaat worden.
Bij Beter Benutten gaat het om specifieke bestedingen. Aan een project waarbij wordt gedacht aan specifieke oplossingen kan een specifiek budget worden gekoppeld. Het is niet de bedoeling om daar een algemeen percentage aan te hangen. Daarom zei ik al dat het heel moeilijk

is om dat te doen. Ik denk ook dat het een perverse prikkel oplevert als je dat gaat doen. Dan moet het geld op, terwijl het veel meer gaat om de vraag hoe je nu aankijkt tegen de oplossingen die er voor een bepaald probleem zijn. Vroeger keken wij sectoraal. Wij keken alleen naar de weg: is er een fileprobleem? Of naar het spoor: is er een spoorprobleem? En wij keken naar waterwegen. Nu kijken wij naar een gebied en zeggen: welke problemen zijn er eigenlijk in dit gebied en wat kun je op welke manier het beste oplossen? Dan ga je vanuit verschillende modaliteiten daaraan je bijdrage leveren. Of we dat in de toekomst flexibeler doen vanuit een bereikbaarheidsfonds of niet, is nu nog niet aan de orde.

De **voorzitter**:
Ik geloof dat mevrouw Van Tongeren ernstig de behoefte voelt om heel even kort te reageren op haar collega mevrouw Visser. Dan geef ik mevrouw Visser heel kort de gelegenheid om daar weer even op te reageren. Daarna gaan wij gewoon verder met de beantwoording.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Volgens mij is een persoonlijk punt gewoon dat je een persoonlijk feit meldt. Ik vind het niet heel collegiaal om een sneer te krijgen, terwijl wij als Tweede Kamer de regering controleren. Als een Kamerlid behoefte heeft aan bepaalde informatie, steunen de collega's een verzoek daartoe, ook al vindt een collega het misschien overbodige informatie. Wij hebben een interne notitie, waaruit ik hier niet mag citeren. Daarin komen soortgelijke vraagpunten naar voren. Ondanks het enorm zegenrijke werk van de twee rapporteurs zijn die vragen nog niet beantwoord. Dat heb ik aan de Minister gevraagd, eerst schriftelijk – daar heb ik geen antwoord op gekregen – en nu mondeling. Ik vind het jammer dat ik dan van een collega-Tweede Kamerlid een sneer krijg in de trant van «dan had je maar beter moeten lezen».

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het is jammer dat mevrouw Van Tongeren het als een sneer opvat, want mijn stelling was juist dat haar oproep door de rapporteurs en ook door de aanwezige Kamerleden en de Minister is opgepakt bij het WGO over het jaarverslag, in de trant van: daar gaan wij in het volgende MIRT-overzicht veel meer aandacht aan geven. Dat geldt niet alleen voor de wegenprojecten, maar juist voor het geheel. In het voorliggende MIRT Projectenboek is daarin al een eerste slag geslagen. De rapporteurs, maar ook de vaste Kamercommissie heeft aangegeven: ga daarmee verder aan de slag, beste Minister. Het was dus niet bedoeld als een sneer, maar als verduidelijking. Ik roep u juist op, in het kader van juridische verplichtingen, mij daarin te steunen, maar dan in brede zin.
Ik wil toch nog een verduidelijking van de Minister over het Beter Benutten.

De **voorzitter**:
Het was al een interruptie in twee keer. Ik heb u even de gelegenheid gegeven voor het korte intermezzo. Ik vraag de Minister om eerst dit blokje even af te maken en dan het volgende blokje op te pakken. Dan is er ruim de gelegenheid om te interrumperen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De Kamer heeft volgens mij ook nog een tweede termijn. Ik ga naar Noordwest-Nederland. Ik zei al dat ik de vragen op willekeurige volgorde heb liggen. De allereerste vraag die is gesteld, betreft de A9: de Gaasperdammerweg en de bouwoverlast die daar plaatsvindt. Dat is ook aan de orde gekomen in het algemeen overleg MIRT van juni jongstleden. Ik heb mij daarover laten informeren en de volgende maatregelen zijn daar genomen. Een aanzienlijk deel van de werkzaamheden die 's nachts

zouden worden uitgevoerd, is overdag uitgevoerd. Er zijn ook verschillende werkplekken ter beschikking gesteld. Er zijn hotelovernachtingen aangeboden in periodes van overlast. Dat was toen ook al het geval, maar dat is weer opnieuw aangeboden. Er is ook alternatieve huisvesting aangeboden aan bewoners in Nieuw Kempering. Door middel van deze maatregelen, die deels standaard en deels projectspecifiek zijn, hebben wij vanuit RWS geprobeerd er alles aan te doen wat mogelijk is en wat redelijkerwijs van ons verwacht mag worden. Er is niet gekozen voor de goedkope oplossing, zoals werd gevraagd. Er is bewust gekozen voor een snelle uitvoering, juist om daarmee verkeershinder te beperken. De verwachting is dat na het eerste kwartaal van 2017 de hinder aanzienlijk zal afnemen. Het is een fors bouwproject. Overlast is onvermijdelijk, maar wij blijven graag in gesprek met de bewoners. Ik denk dat het goed is dat de heer Smaling hier steeds aandacht voor vraagt. Naar aanleiding van de vorige keer hebben wij daar extra aandacht aan besteed.

De heer **Smaling** (SP):
Het gaat nog tot april volgend jaar door. Ik vraag mij af of de mensen ook zonder doktersverklaring gebruik kunnen maken van hotelfaciliteiten verder weg van de buurt. Wordt er aan de schade die er is niet een causaliteitsvoorwaarde gesteld? Daar heb ik de Minister nog niet over gehoord.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Tot op dat detailniveau weet ik het niet. Wij blijven gewoon met de bewoners in gesprek en wij hebben oog voor de nadelen en de hinder die zij ondervinden. Of je wel of niet een doktersverklaring moet hebben en hoe dat precies zit, daar kan ik u nu geen antwoord op geven. Misschien in tweede termijn en anders op een andere manier.

De heer **Smaling** (SP):
Ik besteed er veel aandacht aan, want ik ben er vrij vaak geweest en dan zie je gewoon wat de impact is. Ik heb er geen probleem mee dat het project wordt uitgevoerd. Ik denk dat het uiteindelijke resultaat voor de streek en de buurt alleen maar beter is, maar het is een heel lang project. Men woont aan beide kanten heel dicht tegen het project aan. Het loopt bijna van Diemen tot het AMC, dus het is een heel groot stuk. Ik vind toch dat ik heel hard aan de bel moet trekken. Ik zie dat de wethouder heel veel doet, maar ik zie nog steeds heel veel bewoners die niet functioneren, tegen een burn-out aan zitten of die al hebben en niet meer werken. Dan gaat het productiviteitsverlies dat je daarvan hebt, toch wel opwegen tegen de keuzes die op een gegeven moment gemaakt worden om het project uit te voeren. Daarom vraag ik de Minister: doe echt alles en zet er nog een tandje bij, als dat mogelijk is, met de wethouder om de boel daar voor de bewoners zo goed mogelijk in te richten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De heer Smaling wijst erop dat het belangrijk is om zo goed mogelijk voor de bewoners te zorgen. Ik ben het daarmee eens; als je daar een groot project gaat doen, moet je ook rekening houden met overlast. Ik wijs er aan de andere kant ook op dat het uiteindelijk ten voordele is van henzelf, want die weg gaat nu gewoon ongeveer langs de huizen en straks gaat die ondergronds en wordt de leefbaarheid daarmee sterk vergroot. Soms is het even heel vervelend om in de herrie te zitten, maar weet je dat er een mooiere toekomst aankomt. Ik blijf de signalen van de heer Smaling serieus nemen en zal nog even kijken of ik er in tweede termijn nog iets meer in de diepte over kan zeggen. Het feit dat de mensen daar gewoon onderdeel uitmaken van ons project is voor ons altijd een reden om goed voor de omgeving te zorgen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dit is nu zo'n tweede momentje waarop ik denk: gaat het nu inderdaad over het project? Ik kijk ook even naar de heer Smaling. Ik heb geloof ik daarover zelf een half jaar geleden of een jaar geleden bij het MIRT vragen gesteld, misschien wel in navolging van hem. Ik ben ook in Amsterdam geweest bij de verdiepte aanleg, waar mensen met hun achtertuin aan de werken wonen. Toen heeft bij mijn weten de Minister toegezegd om hierin te duiken en daarover terug te rapporteren. Ik zou bijna vragen: wat is dan de stand van zaken? Zijn er dingen gewijzigd ten opzichte van de situatie zoals die was? Heeft dat geleid tot tevredenheid bij de bewoners? Ik heb zelf niet mijn huiswerk gedaan in de zin dat ik naar hen ben teruggegaan om dat te vragen. Misschien heeft de heer Smaling dat wel gedaan en dan kunnen wij dat misschien van hem horen in tweede termijn. Als ik hem zo hoor, is dat niet het geval, maar de situatie was wel schrijnend. De mensen hadden geen onredelijke eisen. Misschien is het goed om ook die update er nog even bij te pakken, want wij hebben het hier meerdere keren over gehad.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb het net genoemd. Ik ben er zelf ook ingedoken. Ik heb al gezegd dat een deel van de werkzaamheden die 's nachts uitgevoerd zouden worden uiteindelijk overdag is uitgevoerd, dat er vervangende werkplekken ter beschikking zijn gesteld, dat er hotelovernachtingen mogelijk zijn in specifieke periodes van overlast, dat er alternatieve huisvesting is aangeboden aan bewoners in Nieuw Kempering, en zo zijn er nog meer dingen. Ik heb dat naar aanleiding van de vorige discussie ook weer op een rij gezet. De heer Smaling vroeg mij nog wat dieper te gaan, met doktersattesten en dergelijke. Het antwoord op zijn vraag moet ik hem nu schuldig blijven, maar daar kom ik in tweede termijn wel even op terug. Er is en wordt in elk geval aan gewerkt. Je zult niet het leed kunnen wegnemen, want het maakt nu eenmaal lawaai. Met dat lawaai wordt echter uiteindelijk een betere situatie voor de mensen gerealiseerd. We houden er dus echt rekening mee, maar ik kan het niet wegnemen.
Er is gevraagd naar de ring Utrecht en het ontsluiten van het Science Park. De ring Utrecht is zo'n voorbeeld van een weg die iedere keer weer terugkomt nadat er politieke wisselingen zijn geweest, ongeacht of dat in het provinciebestuur, het gemeentebestuur of op rijksniveau gebeurt. Eigenlijk komt elke keer weer de discussie op over nut, noodzaak, wenselijkheid, of er alternatieven zijn en of er binnen of buiten de bak moet worden gewerkt. Daar is zelfs een onafhankelijke commissie op gezet die het allemaal nog een keer bekeken heeft. Uiteindelijk hebben we in de afgelopen jaren alle stappen doorlopen om tot een besluit te komen. Er komt nu weer een nieuwe discussie op over het onderliggend wegennet. Die discussie komt van twee kanten. Aan de ene kant de VVD, die zegt «de stad doet allerlei dingen die slecht uitwerken op het rijkswegennet» en aan de andere kant de PvdA, in de persoon van de heer Hoogland, die mij vraagt om te bekijken wat het effect is van wat wij op rijksniveau doen op het onderliggend weggennet. Ook voor dit project is het voor iedereen belangrijk om te weten dat er heel veel gesprekken zijn gevoerd met de regio, de stad en de provincie. Bij de besluitvorming over de ring, die in de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden, is echt gekeken naar de relatie met het regionaal wegennet, waaronder bijvoorbeeld de noordelijke randweg Utrecht. In relatie tot de ring Utrecht zijn de effecten op het onderliggend wegennet meegenomen in de vorm van toe- of afname van verkeer, vooral door het bepalen van het aantal voertuigverliesuren op het hele netwerk. Er is ook specifiek gekeken naar de overgang van het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet om ook de doorstroming en de aansluiting zo soepel mogelijk te laten verlopen. Een van de onderwerpen waar ook specifiek naar is gekeken, is het terugdringen van het sluipverkeer van het onderliggend wegennet. Door

verbreding van de ring Utrecht komt er minder sluipverkeer. Een positief effect is onder andere zichtbaar op het aspect verkeersveiligheid. Het hoofdwegennet is veiliger dan het onderliggend wegennet. De gemeente heeft een mobiliteitsplan gepubliceerd; over de effecten van dat plan is ook veel discussie geweest. Rijkswaterstaat en de gemeente zijn daarover nog met elkaar in gesprek. In dat mobiliteitsplan wordt uitgegaan van de realisatie van de ring Utrecht. Ik denk dat het ook belangrijk is om dat te noemen. Uitgangspunt bij deze gesprekken, voor beide partijen, is het bereikbaar houden van de stad Utrecht en het in stand houden van de doorstroming rond de draaischijf van Midden-Nederland. Ik denk dat het voor ons van belang is dat er geen negatieve effecten zijn op het hoofdwegennet. Utrecht maakt zijn eigen keuzes over hoe het zijn stedelijk gebied wil inrichten. Daarop is van onze kant geen negatief effect. Ik vind het belangrijk om dat voor ogen te houden en te weten dat we nadrukkelijk met elkaar in gesprek zijn.
Wat betekent dit voor het beter ontsluiten van Utrecht Science Park naar het oosten? Dat is een belangrijk onderdeel geweest van de planstudie ring Utrecht. Het is nu een economisch kerngebied. Het is daar gelegd omdat het voor auto's goed ontsloten moest zijn. Daarom is het aan die ringweg gelegd. De nieuwe vormgeving van de aansluiting De Uithof, vanuit het project, zorgt ook voor een betere ontsluiting naar alle windrichtingen. Door de toevoeging van ambulancestroken zullen de ziekenhuizen beter bereikbaar zijn. Daarnaast zorgt het project in zijn algemeenheid voor een betere doorstroming op het hoofdwegennet, hetgeen gunstig is voor de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik voerde hierover net een debatje met GroenLinks. Utrecht is enorm veel aan het bouwen. Dat trekt verkeer aan. Tegelijkertijd is Utrecht het autoverkeer aan het afknijpen. Ik heb het nog even opgezocht. Er schijnt een wethouder Lot van Hooijdonk te zitten, die half Utrecht afsluit. Iemand hier achter de tafel vindt dat heel erg leuk, maar als daardoor een file ontstaat op de ring Utrecht en ik langs Utrecht moet rijden, dan sta ik ook in die file. Zo wordt iedereen het slachtoffer van die Lot van Hooijdonk van GroenLinks. Die zal er wel heel blij mee zijn, maar het leidt tot enorm veel schade en files. Dat kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn, zelfs niet als Lot van Hooijdonk, gekozen door de bevolking ...

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag aan de Minister?

De heer **Madlener** (PVV):
Wat vindt de Minister hiervan?

De **voorzitter**:
U kunt beter maar op de A4 blijven, mijnheer Madlener.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De vraag is wat ik vind van Lot van Hooijdonk, maar ik denk dat ik beter kan ingaan op haar beleid. Lot van Hooijdonk is namelijk een heel aardige wethouder, maar beleidsmatig ben ik het niet altijd met haar eens. Dat doet er echter niet zo toe. Daarvoor hebben we nu eenmaal verschillende overheidslagen met eigen bevoegdheden en eigen democratisch gekozen besturen. Als u niet wilt dat de gemeente zich met u bemoeit, dan wil de gemeente dat andersom ook niet. Het is wel van belang dat afspraken – zoals die in het verleden zijn gemaakt over de ring Utrecht – niet negatief worden beïnvloed door besluiten. Landelijke besluiten mogen geen negatieve werking hebben op lokale besluiten en lokale besluiten mogen geen negatieve werking hebben op landelijke besluiten. Daarover vinden op dit moment gesprekken plaats; er zijn zorgen over wat een en ander

precies betekent. Dat speelt zich ook af tussen gemeente en provincie, want ik geloof dat de provincie zich zorgen maakt over wat de gemeente aan het doen is. Dat zit dus op alle lagen. Als je een beetje volwassen met elkaar omgaat, kun je ondanks het feit dat je misschien verschillende oplossingsvormen beoogt voor de problematiek, eruit komen met elkaar. Dat is waar wij op dit moment mee bezig zijn.

De heer **Madlener** (PVV):
We hebben met rijksgeld heel dure ringwegen aangelegd. Het is ook de bedoeling dat men om een stad heen kan rijden. Als het stadsbestuur vervolgens door allerlei groen beleid files gaat veroorzaken, dan zitten wij te investeren in iets wat om zeep wordt geholpen. Dat kan niet. Ik vind dus dat de Minister moet optreden tegen Lot van Hooijdonk, zodat zij daar niet files veroorzaakt waar de rest van Nederland last van heeft.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb net al geprobeerd aan te geven dat je als overheidslagen gewoon slim en verstandig met elkaar om moet gaan. Er zijn tijden waarop je allemaal op één lijn zit en tijden waarop je dat niet zit omdat je nu eenmaal andere oplossingsrichtingen voorstaat. Wij hebben in dit geval gezegd dat er geen negatieve effecten mogen zijn op het bovenliggend wegennet. Daarover moeten wij in gesprek gaan. Andersom zullen zij hetzelfde de andere kant op willen, dat rijksbesluiten geen negatieve effecten hebben op het onderliggend wegennet. Dat is precies de vraag die de heer Hoogland stelde, namelijk: wat is nu de verhouding tussen die elementen? Daarover moet je met elkaar om de tafel, zodat je ervoor zorgt dat je elkaar niet lastigvalt. Dat doen we ook. Ik roep niemand op het matje en andersom wil ik ook niet op het matje geroepen worden. Ik wil gewoon verstandig met elkaar omgaan.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik wil het even scherp hebben; het klonk zo bestuurlijk. Als blijkt dat door die verbreding het onderliggend wegennet vaker vastloopt en het langer duurt – die last mile – voordat mensen uiteindelijk thuis zijn, dan is dat toch niet iets om van te zeggen: wij gaan elkaar niet lastigvallen of aanspreken? Het zou toch mooi zijn als dat integraal bekeken wordt, inclusief het integraal bereikbaarheidsplan dat ergens in december komt? Het is toch alleen maar slim als daar gegevens uit komen die we wellicht nu niet kenden, maar die de besluitvorming anders kan doen uitvallen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb aangegeven dat we in de afgelopen jaren bij de besluitvorming over de ring Utrecht juist gekeken hebben naar de relatie met het regionaal wegennet waaronder de noordelijke randweg Utrecht. Dat hebben we ook gedaan samen met de provincies en de gemeenten. We hebben gekeken naar het sluipverkeer en eigenlijk naar alle aspecten. Zo'n besluit is niet nieuw; het is niet iets waarmee met de nieuwste gegevens tot een geheel ander inzicht wordt gekomen. Aan zo'n besluit is in de afgelopen jaren keihard gewerkt met elkaar. Alle voor- en nadelen zijn in beeld gebracht. Die hebben ook gewoon een rol gespeeld. Voor de toekomst komen er weer nieuwe gebiedsverkenningen, zoals de gebiedsverkenning Utrecht Oost. We bespreken of we dat al dan niet met elkaar willen gaan doen in de toekomst. Daarbij zullen precies dezelfde elementen een rol spelen. Het heeft een rol gespeeld in de besluitvorming over de ring Utrecht. Het is meegenomen in alle onderdelen van de onderzoeken die wij tot nu toe gedaan hebben en de besluiten die we genomen hebben. In toekomstige gebiedsverkenningen zal het ook gewoon weer onderdeel daarvan uitmaken.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik vind dit toch heel bijzonder. Stel dat er nieuwe gegevens zijn. Stel dat er voor Utrecht – en dat komt echt niet alleen door die wethouder van GroenLinks – een enorme opgave ligt en dat er meer mensen gaan wonen. Als je weet dat de gegevens binnen vier maanden voor je liggen, zeg je toch niet dat we het besluit nu nemen omdat we het ooit met elkaar bedacht hebben en toen een analyse van de relevante factoren hadden en dat we het opnieuw bekijken als er straks nieuwe elementen zijn? In het coalitieakkoord staat dat een beslissing moet worden genomen, maar een beslissing kan ook zijn dat we beslissen om nu nog even niet te besluiten omdat er grote ontwikkelingen komen die we willen meenemen. Misschien komt daar dan uit dat het het allerbeste is. Dat is het enige wat ik heel graag zou willen. Dan kun je daar alsnog definitief een klap op geven. Nu hebben heel veel mensen het gevoel dat het coûte que coûte moet doorgaan, ongeacht de nieuwe feiten. Mijn vraag is nogmaals of de Minister zeker weet dat deze beslissing ook feilloos correct zal zijn bij de gegevens die tussen nu en drie, vier maanden na nu naar voren komen. Wil de Minister het risico lopen door het besluit toch te nemen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
In de gebiedsverkenning die we gezamenlijk bekijken, zitten de allernieuwste gegevens, de groei van de stad, uitbreiding van het Science Park, de toename van het aantal woningen. Wij nemen dat allemaal mee in de gebiedsverkenning. We wachten niet vier maanden om vervolgens te zeggen dat de wereld er anders uitziet. Wij kiezen er altijd voor om in onze projecten de nieuwste gegevens als uitgangspunt te nemen. Mevrouw Visser zei het al: elke vier jaar doen we de NMCA. Bij startbesluiten, ontwerptracés en tracébesluiten moeten wij ook iedere keer gegevens actualiseren. Ik heb altijd een beetje het gevoel dat men een glimp aan de horizon ziet dat we het met iets nieuws uiteindelijk kunnen uitstellen of afstellen. We hebben er ook een onafhankelijke commissie naar laten kijken. Die heeft erop gestudeerd of het de enige oplossing is, of de juiste gegevens zijn gebruikt, of er een alternatief voor de bak is enzovoorts. Er komt een moment waarop we het besluit gewoon met elkaar moeten nemen. De ring Utrecht is een nationaal vraagstuk. Er gaat nu heel veel verkeer door het stedelijk gebied. Je wilt dat juist in een ring eromheen hebben. En ja, daarmee raken wij inderdaad een stuk natuur of bos. Dat is natuurlijk altijd vervelend, maar een heleboel andere problemen worden opgelost. Ik denk dat het uiteindelijk ook goed is voor heel veel inwoners van de stad Utrecht om zo het probleem op te lossen.

De heer **Smaling** (SP):
De Minister wordt een beetje moe van ons wat dit onderwerp betreft, waar we al jaren over praten. Ik denk dat veel partijen blijvend zorgen hebben, en misschien in haar hart de Partij van de Arbeid ook. Daarom vind ik het belangrijk om er nu weer bij stil te staan. Er komt hier de laatste tijd weer van alles los aan big data, ook via TomTom en gsm en zo. Die laten gewoon zien dat het onderliggende wegennet dit gewoon niet aankan. Als deze weg wordt verbreed, moet 75% meer verkeer de weg af. Het Science Park heeft 2.000 parkeerplaatsen. Er zullen met die verbreding 30.000 auto's De Uithof op rijden. We kunnen van mening verschillen met de wethouder in Utrecht, maar als je onafhankelijk van elkaar maatregelen neemt die haaks op elkaar staan, wordt het tijd om even rustig te gaan zitten en te bekijken of je wel het goede besluit neemt. Ik kan mij heel goed voorstellen dat de Minister, met de eindstreep in zicht, zich dit grote project niet wil laten afpakken. Ik doe echter toch een beroep op haar ruime geest, die zij heeft, om zich af te vragen of zij op de valreep niet de mist in gaat met dit besluit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb altijd veel waardering voor de heer Smaling die op dit dossier tot het einde der tijden probeert om misschien juist mist op te werpen. Dit project is natuurlijk bedoeld om het onderliggende wegennet te ontlasten. Dat er nu een verhaal andersom komt dat het onderliggende wegennet hiermee belast wordt, is de omgekeerde wereld. Dit project is bedoeld om de groei van het Science Park mogelijk te maken. Vandaar ook de spitsstroken, de ambulancestroken en de verbetering van de toegankelijkheid. Dit project is bedoeld om heel veel mensen in het stedelijke gebied te ontlasten, omdat heel Nederland door Utrecht heen rijdt omdat dat nu eenmaal in het midden van ons land ligt. Die mensen wil je een betere omgevingskwaliteit geven. En ik sluit mijn ogen niet, dit raakt ook delen waar nu geen of een niet zo brede snelweg is. Daar is heel veel weerstand tegen. Op allerlei manieren wordt die weerstand gevoed met cijfers en dingen. Prima. Daar kunnen we de degens over kruisen, de heer Smaling mag daar zo vaak met mij over praten als hij wil. Ik geef alleen aan dat wij rekening hebben gehouden met de verschillende elementen. Die zitten goed in het project. Wat mij betreft is nu de fase gekomen dat de laatste stap gezet wordt, namelijk het nemen van het tracébesluit.

De heer **Smaling** (SP):
Het is goed voor Utrecht Science Park, maar het college van bestuur heeft in zijn zienswijze op het ontwerptracébesluit juist aangegeven dat het dit niet aankan en dat het tot 75% toename van het verkeer leidt. De P+R-faciliteiten op De Uithof zijn op geen stukken na berekend op wat ze te wachten staat. Deze inzichten zijn toch tamelijk nieuw. Laat de Minister eens kijken naar het alternatief van acht keer per uur sprinters laten rijden naar de buurgemeenten, zodat je daar wat van de druk rondom Utrecht afhaalt. Wij hebben Breukelen, Woerden, Bunnik, Bilthoven en Houten genoemd. Het is natuurlijk al in een vrij ver gevorderd stadium. Utrecht groeit als een gek. Het is ook een hartstikke leuke stad. Het is ook volslagen logisch dat het gebeurt, maar het vergt gewoon heel goed nadenken en op een gegeven moment toch de juiste keuze maken. Ik blijf bang dat wij hiermee niet de goede keuze maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik probeerde iets niet te zeggen over het beleid van Utrecht, maar het beleid van Utrecht is natuurlijk ook om het Science Park juist lastiger per auto bereikbaar te maken. Je komt dan veel meer via bovenliggend wegennet, terwijl het Science Park juist daar aan de rand is aangelegd omdat het per auto bereikbaar moest zijn. Ik weet niet hoe het met de heer Smaling is als hij slecht ter been is of op een andere manier naar het ziekenhuis moet, maar voor de ziekenhuizen is het openbaar vervoer niet altijd het meest aangewezen vervoermiddel voor zieken en dergelijke. Wat dat betreft is het van belang om de groei en de bereikbaarheidsproblematiek niet geheel op de ring te projecteren, maar om er ook in brede zin naar te kijken. En ja, misschien zijn er oplossingen met meer inzet van het ov of andere zaken om het beter te ontsluiten. Dat is prima. Het is altijd goed om daarnaar te kijken. Soms is het een gemeentelijke aangelegenheid, soms is het een rijksaangelegenheid. Wij doen ook een en ander rondom De Uithof. De problematiek bij het Science Park ontstaat echter niet als gevolg van de ring. De problematiek wordt door andere zaken veroorzaakt, door de autonome groei die toch al ging plaatsvinden. De problematiek wordt ook veroorzaakt door gemeentelijke plannen, zij wordt door allerlei zaken veroorzaakt. Zij moet dus ook vanuit allerlei aspecten worden opgelost. Laat ik het maar andersom formuleren: het niet realiseren van de ring biedt in ieder geval geen oplossing voor de problematiek.
Mevrouw Belhaj heeft gevraagd of het mogelijk is om beïnvloedingspilots te starten in de regio Utrecht en hoe ik daartegen aankijk.

De **voorzitter**:
Mevrouw Belhaj heeft toch nog een dringende interruptie.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Soms moet je gewoon toch proberen om het vol te houden. Ik dacht dat het misschien makkelijk is om een heel makkelijke deal te maken met de Minister. De Minister geeft aan dat er een gebiedsontwikkeling is. Wij hebben die nog gezien. De Minister heeft op basis daarvan de indruk dat zij de beslissing die zij nu voornemens is te nemen, vol moet houden. Ik ken die ontwikkeling niet. Mijn taak is om te controleren. Ik vertrouw erop dat het zo is, maar ik wil het toch eerst hebben. Verder hebben we ergens mogen lezen dat we in december een integraal bereikbaarheidsplan voor Utrecht krijgen. Ik geloof de Minister, maar is het dan niet fijn als de Kamer dat eerst ziet? Dan kunnen wij het bekijken en toetsen. Als de Minister gelijk heeft, heeft ze gelijk. Als dat niet zo is, hebben wij alsnog een debat. Dat klinkt toch als een mooie deal? Het is een kwestie van een maandje, eigenlijk twee weken. Zou de Minister de Kamer toch niet in de gelegenheid gesteld willen zien om bij die plannen nog een eigenstandige afweging te maken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Mevrouw Belhaj sprak over de gebiedsontwikkeling Utrecht-Oost. Die gaat maar over een klein deel en niet over de landelijke problematiek waar de A27 en de brede ring over gaan. Dit gaat over een kleiner gebied en in dit gebied – dat is bij voorbaat bij de ring meegenomen – wordt rekening gehouden met het feit dat het Science Park beter, niet slechter, bereikbaar moet zijn. Dat maakt gewoon onderdeel uit van het ringtraject dat al jaren loopt. Er is dus een apart project gebiedsontwikkeling Utrecht-Oost. Mevrouw Belhaj zegt eigenlijk: u hebt dat net opgestart, laten we dan maar weer wachten tot dat klaar is voordat we de volgende stap zetten. Wij starten met allerlei regio's in het land gebiedsontwikkelingstrajecten op en zo is er elke keer weer wat. Vandaar mijn irritatie, laat ik dat toch maar gewoon zeggen: iedere keer wordt er een nieuw punt op de horizon opgeworpen, terwijl dat uiteindelijk niet gaat leiden tot een heel andere invulling hiervan. Het gaat er niet toe leiden dat de ring Utrecht daarom niet gerealiseerd zal worden. Het leidt alleen maar tot uitstel.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Dat de Minister geïrriteerd raakt, vind ik heel vervelend, maar ik zou nog geïrriteerder raken als over een paar jaar blijkt dat we een ongelofelijk onverstandige beslissing hebben genomen. Ik hoop dat de Minister begrijpt dat zij trots mag zijn op een aantal dingen die ze de afgelopen jaren heeft gedaan, maar dat dit nu een project is waarvan je best mag zeggen: ik wacht af wat de nieuwe politieke meerderheid zal zijn en wat de nieuwe inzichten zullen zijn, en ik laat dat aan die mensen over. Ik dacht een mooie deal te sluiten, maar dat zit er niet in. Dan houdt het op.

De **voorzitter**:
Ter afsluiting, voordat we letterlijk, maar ook figuurlijk op de ring van Utrecht blijven hangen, nog even een korte reactie van de Minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Mevrouw Belhaj vraagt mij om te wachten op de volgende politieke constellatie, maar ik heb een regeerakkoord waarin deze ring nadrukkelijk is opgenomen. Ik moet dus ook mijn best doen – dat ben ik verplicht aan mijn stand – om die ring voordat ik hier vertrek, alsnog gerealiseerd te hebben. Dat doe ik ook en dat leg ik iedere keer voor aan deze Kamer. Ik negeer deze Kamer niet. Wij hebben er debatten over en uiteindelijk besluit de meerderheid van deze Kamer of ze het met mij eens is of niet. Tot nu toe heb ik van de Kamer af en toe tegenwicht ervaren en heb ik ook

zaken extra laten uitzoeken. Ik heb steun ervaren voor vervolgstappen en die vervolgstappen dus ook gezet. Ik ben volledig open en democratisch in dit traject en ik ben ook open over wat ik zie gebeuren, en dat is toch dat er iedere keer weer wat opgeworpen wordt. Dat is het goede recht van de Kamer. Als je dit niet wilt, kun je altijd wat proberen. Aan de andere kant is het mijn goed recht om gewoon door te stomen om dit, zoals ik heb afgesproken in het regeerakkoord, gerealiseerd te krijgen voordat ik ga.

Mevrouw Belhaj heeft gevraagd of het mogelijk is om beïnvloedingspilots te starten in de regio Utrecht. Dat gebeurt al. In de regio Midden-Nederland/Utrecht worden naast kleine infrastructurele maatregelen ook projecten uitgevoerd binnen Beter Benutten die erop gericht zijn, de reiziger te faciliteren en sneller op zijn bestemming te krijgen. Het gaat om maatregelen op het gebied van fietsstimulering, ov en om werkgevers-maatregelen. Zoals ik al heb gemeld in de terugmelding uit het BO MIRT, ga ik de komende tijd ook met de regio's in gesprek over een kortetermijn-aanpak voor de periode 2018–2021, om eens te kijken welke mogelijk-heden dit soort maatregelen bieden.

Tot slot bij deze regio nog de investeringen rondom de zeesluis Amsterdam. De vraag was of goed gewaarborgd is dat de gemeente Amsterdam niet de zeesluis IJmuiden tegenwerkt met het verplaatsen van een passagiersterminal. We hebben inderdaad niet voor niets veel geïnvesteerd in de nieuwe zeesluis bij IJmuiden en in de tunnels. Dat geldt trouwens ook voor de gemeente Amsterdam, want die betaalt ook fors mee hieraan. Ik heb begrepen dat het verplaatsen van de passagiers-terminal genoemd wordt, maar dat die nog in de ideeënfase zit. Het is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Deze discussie lijkt op de discussie die we net hadden: welke laag gaat erover? Ook dit zal in het kader van de Visie Noordzeekanaalgebied tussen regio en Rijk besproken moeten worden, want als er effecten zijn op elkaars succes, dan moet je daar ook echt met elkaar over spreken. Ik heb tot nu toe geen aanwij-zingen dat de gemeente het belang van de haven daarin onvoldoende meeweegt. Tegelijkertijd heeft de gemeente ook een opgave woningbouw en een opgave om de mobiliteit op te vangen, dus we gaan het gesprek met ze aan op dit vlak.

Dan wil ik naar Zuidwest, mevrouw de voorzitter.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik neem dit punt toch weer samen met de MIRT-spelregels. De Minister zegt: dat zit er voldoende in en het is een pijler, namelijk samenwerken, maar dat is precies waar we net twee voorbeelden van gehad hebben. De heer Madlener had het over Utrecht. Ik zei dat ook al in mijn eerste termijn. En de zeesluis bij IJmuiden is genoemd. De Visie Noordzeeka-naalgebied is al vastgesteld. Met de hele regio is al gezegd hoe het Noordzeekanaalgebied ontwikkeld moet worden. Op basis daarvan is onder andere die tweede zeesluis aangelegd. Op basis daarvan is ook gezegd dat woningbouw daar mogelijk moet zijn. Het kan toch niet zo zijn dat er, nadat de aanbesteding is gedaan, de schop in de grond is gestoken en iedereen ermee akkoord was, een proefballon wordt opgeworpen – ik noem het maar even zo – waardoor investeerders direct denken: wij doen een stap terug?

We hadden net de discussie over Utrecht. Daarvoor geldt precies hetzelfde. Het feit dat men bij Utrecht Science Park geen extra parkeer-plekken wil realiseren, zegt niet dat je de ring rondom Utrecht niet moet verbreden. Dan moet je met elkaar de discussie aangaan, zo van: jongens, het gaat ons om de doorstroom, welke afspraken kunnen we maken? Kan de Minister nogmaals in bredere context hierop ingaan? Ik doel niet alleen op die zeesluis en niet alleen op Utrecht. Voor mij waren dat gewoon twee voorbeelden die aantonen dat de pijler samenwerken in de nieuwe MIRT-spelregels onvoldoende scherp is. Er moeten resultaatverplichtingen

aan verbonden worden in die spelregels. Als we met elkaar afspreken om de MIRT-verkenning breder te doen, is dat allemaal prachtig, maar ergens moet je een besluit nemen en dat moet tot een resultaat gaan leiden. De vraag is hoe de Minister daarop gaat sturen in de nieuwe MIRT-spelregels.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het zijn nieuwe regels en die gaan gelden voor nieuwe projecten. Ik wil dat dit stevig wordt vastgelegd, steviger dan nu het geval is, zodat we dit soort discussies minder gaan hebben. Je kunt niet alles in beton gieten, omdat er soms ook lokaal nieuwe ideeën komen, maar je moet dingen niet zomaar kunnen doen als die nadeel voor de ander opleveren. Ik zie dit als een belangrijk element in de verdere uitwerking. Daar heeft mevrouw Visser gelijk in.

Mevrouw **Visser** (VVD):
De tweede zeesluis is geen nieuw project, maar een bestaand project. Ik merk wel op dat dit wordt opgeworpen, waarop investeerders direct zeggen: hey, wat gebeurt hier nu? Volgens mij is dat een heel slecht signaal voor de ontwikkeling in het Noordzeekanaalgebied, voor de werkgelegenheid en de economische potentie daar. Ik wil de Minister toch oproepen om niet alleen voor nieuwe projecten werk te maken van afspraken met andere overheden, maar ook voor bestaande projecten. De discussie over Science Park Utrecht en de ring Utrecht is niet nieuw. Daar praten we al langere tijd over. Ik betrek daar ook de Leidsche Rijntunnel bij en de ontwikkeling van Leidsche Rijn. We zitten niet voor niets met de andere overheden aan de bestuurlijke overlegtafel en er wordt niet voor niets geïnvesteerd. Wat is op dat vlak nog mogelijk?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ben het geheel eens met mevrouw Visser dat je heel specifieke afspraken moet maken als je geld gaat voteren aan projecten. Je kunt waarschijnlijk niet alles van tevoren bedenken, want de discussie over die terminals hangt weer samen met bruggen die Amsterdam wil maken, en waar schepen dan weer niet onderdoor passen of wel onderdoor passen. Je kunt niet alles voorzien, maar je moet in ieder geval een hoop benoemen en anders een spelregel maken voor wat nu als onverwachte zaak langskomt.
Ik ga naar Zuidwest-Nederland. Er is gevraagd of ik bereid ben om onderzoek te laten doen naar de milieueffecten van de snelheidsverhoging op de A59. Het RIVM beheert de modellen waarmee berekeningen voor lucht- en geluidsonderzoek worden gedaan. Het RIVM bepaalt als onafhankelijk kennisinstituut zelf waar het validatieonderzoek doet. Het doet dat voor alle locaties, dus ook de A59, als het gaat om snelheidsverhogingen. De luchtkwaliteit en de geluidsbelasting worden ook op de A59 jaarlijks gemonitord in de NSL-monitor en in het nalevingsverslag voor de geluidsplafonds. Het laatste RIVM-onderzoek naar luchtkwaliteit meldde dat op alle onderzochte locaties waar de snelheid is verhoogd, nog steeds aan de normen werd voldaan. Daar wordt dus al uitgebreid onderzoek naar gedaan, zeg ik tegen mevrouw Belhaj, want het was haar vraag. Het RIVM is daarbij betrokken en er is geen aanleiding voor aanvullend onderzoek.
De leden Smaling en Madlener hebben gevraagd naar de tolheffing bij de Westerscheldetunnel. Wanneer is er voldoende tol geheven bij de Westerscheldetunnel? De provincie Zeeland is verantwoordelijk voor de tol in de Westerscheldetunnel. Sinds 2009 zijn de aandelen in bezit van de provincie. Tot ongeveer 2033 is er sowieso nog een tolopgave, heb ik begrepen, bij de Westerscheldetunnel. Toen de overdracht plaatsvond in 2009 was de netto contante waarde van de rijksbijdrage voor de nu nog resterende jaren 2017 tot en met 2033 berekend op circa 550 miljoen. Als je dat wilt gaan afkopen – ik weet niet hoe ver ze inmiddels zijn in Zeeland

– dan zal dat fors duur worden, lijkt mij. Het lijkt mij dat ze het geld in Zeeland voor andere dingen nodig hebben.
De heer Bruins van de ChristenUnie vroeg aandacht voor de N59. Ik heb met de regio afgesproken om een gemeenschappelijk onderzoek te starten naar de kansen die het plan van de regio biedt voor die weg. Dat is het zogenoemde Corridorplan Energy Highway N59. Daarbij is ook afgesproken dat de uiteindelijke afweging plaatsvindt in het kader van de programmatische aanpak Rotterdam–Den Haag.
De Grevelingen hoort eigenlijk bij het Deltafonds thuis, maar ik zal de vraag daarover toch netjes beantwoorden. Er zijn structurele problemen in de Grevelingen met de waterkwaliteit door zuurstofloosheid als gevolg van de beperkte doorstroming. Die zuurstofloosheid zal zich nooit vanzelf herstellen. We zullen dit dus uiteindelijk moeten aanpakken, maar dat hoeven we nu niet te doen, omdat dit een exceptioneel duur project is. Het gekke is dat je in Europees verband de waterkwaliteit moet aanpakken, behalve als dat te duur is. We hebben naar alternatieven gekeken, maar die zijn heel ingewikkeld. Doorlating bij de Brouwersdam zou het beste werken met 50 centimeter getij, waarbij ook de natuurwaarden zo min mogelijk aangetast zouden worden. De urgentie is er in de regionale ambitie voor een structurele verbetering van de waterkwaliteit, in combinatie met de ontwikkeling van een getijdencentrale. De provincies en de gemeenten zijn nu bereid om financieel bij te dragen. Helaas is dat niet heel veel, maar zij zijn bereid om bij te dragen. Marktpartijen hebben belangstelling getoond. Een businesscase is haalbaar, uiteraard afhankelijk van verschillende factoren, zoals de beschikbaarheid van bijvoorbeeld subsidie voor duurzame energie. Als er een stap wordt gezet met planuitwerking voor de Grevelingen, ontstaat de mogelijkheid om een integraal ontwerp op te stellen voor een doorlaat met de getijdencentrale. De Minister van EZ heeft ooit 4,25 miljoen hiervoor beschikbaar gesteld als vergoeding van de publieke en private aanbesteding en de planuitwerkingskosten.
De heer Smaling heeft gevraagd naar de vrije ruimte in het Deltafonds. De actuele vrij besteedbare ruimte voor dit kabinet in het Deltafonds is 71 miljoen, na aftrek van de risico's. Als ik het goed formuleer – het staat nu immers niet in mijn stukken – is dat budget echter voor de waterveiligheid geoormerkt, omdat er geen budgetten waren geoormerkt voor de waterkwaliteit na een bepaalde tijd. Daar heeft de Kamer al een paar keer opmerkingen over gemaakt. Er liggen ook nog enkele opgaven op het gebied van waterkwaliteit en waterveiligheid. Ik heb de vorige keer al tegen de Kamer gezegd dat het nu aan de Kamer is om te zeggen of die ruimte wel of niet ingezet moet worden voor de Grevelingen. We hebben niet veel. Er zijn ook andere opgaves. Het kan niet zomaar uit het veiligheidsdeel als de Kamer zich daar niet expliciet voor uitspreekt. Tegelijkertijd moet dit ooit wel een keer gebeuren. Dat kan nu zijn en dat kan ook een andere keer zijn, maar ik heb de bal hier de vorige keer teruggelegd.

De heer **Smaling** (SP):
Ik dank de Minister voor deze uitleg. Ik heb dit ook naar voren gebracht omdat ik in het wetgevingsoverleg Water dacht dat we dit – «deze patstelling» is misschien een te grote term – kunnen oplossen maar dat het er net niet uitkomt. Binnenkort stemmen we over amendementen; vandaar dat ik dit vroeg. Het zou fijn zijn als dit ook op schrift kan komen, zodat we daar nog even goed naar kunnen kijken. Het technische punt dat ik nog wil inbrengen, is de optie van bijdragen vanuit het veiligheidsbudget én vanuit het waterkwaliteitsbudget. Volgens mij is er in beide budgetten nog beschikbaarheid, omdat we het Deltafonds hebben verlengd. Dat idee kreeg ik in de vorige overleggen; anders had ik dit niet ingebracht, want dan probeer je iets te realiseren wat financieel niet kan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik wil het nog wel een keer schriftelijk voor u op een rijtje zetten. Volgens mij – maar daarmee begeef ik mij op glad ijs – hebben wij alleen tot 2027 waterkwaliteitsbudget, omdat de KRW-opgave ooit tot 2027 leek te duren. We hadden dat zitten in hoofdstuk XII. Ik heb dat overgeheveld naar het Deltafonds, met de nadrukkelijke voorwaarde dat we waterveiligheid en waterkwaliteit niet met elkaar mochten vermengen. Volgens mij is er voor kwaliteit dus niet een automatische doortrekking naar 2030 en verder. Dat vind ik overigens jammer, want volgens mij houdt die opgave nooit op; dat is weer een ander vraagstuk. Ik weet dit echter niet 100% zeker. Ik ben dus zeer bereid om dit nog in een brief naar de Kamer te doen komen. Dat moet dan voor dinsdag gebeuren.

De heer **Smaling** (SP):
Liefst snel, want ik wil dan ook nog even uitzoeken hoe het precies zit met de verlenging van dat fonds. Als dat lukt, wil ik proberen om met collega's een amendement te maken. Dan kunnen we dat misschien nog voor elkaar krijgen, maar dat hangt ook af van de vraag of de Minister in staat is om ons die zaken snel op een rijtje aan te bieden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik zal dat doen. Ik zal er ook in zetten welke andere wensen we ook hebben. Het is immers makkelijk om iets uit te geven als je niet ziet welke andere wensen er zijn.
Ik kom nu bij de A16 en de matrixborden. Met de gemeenten en de provincie werkt ik in het programma Bereik! samen aan verkeersmanagement. Bij een normale file of drukte wordt het verkeer niet omgeleid. Wel wordt er informatie gegeven over de reistijden op het hoofdwegennet en in een aantal gevallen over de routes naar het centrum van Rotterdam. Die routes zijn ook vastgesteld door Bereik!, maar dat doen we dus samen met de gemeenten en de provincies. Bij ongevallen wordt door de overheden in beginsel over de eigen wegennetten omgeleid. Op de Ruit van Rotterdam leiden we het verkeer dan bijvoorbeeld over de A16 of de A20 of over de A15 en de A4. Alleen het verkeer met een lokale bestemming wordt incidenteel via het onderliggende wegennet geleid als de A16 vaststaat. Ook deze routes zijn door Bereik! vastgesteld. Omdat het alleen gaat om ongevallen en omdat er dus bijna niet over het onderliggende wegennet wordt gestuurd, zijn de negatieve milieueffecten zeer gering. Verkeer dat vaststaat in een file, zorgt vaak ook voor uitstoot. Vaak is er zelfs meer uitstoot als je door een file niet rijdt. We proberen in ieder geval om zo veel mogelijk mensen om te leiden over de eigen wegen. Iedere overheid probeert zo veel mogelijk over de eigen wegen om te leiden.
De heer Bisschop vroeg naar de A20 Nieuwerkerk–Gouweknoop. Ik ken de actualisatie van de verkenning. Die wordt met volle kracht opgepakt. Ik verwacht in februari 2017 de startbeslissing voor het project voor de A20 te kunnen nemen. In het BO MIRT met de regio heb ik afgesproken dat ik bereid ben om afspraken te maken over voorfinanciering, maar voordat ik die afspraken echt kan maken, moet ik weten welke maatregelen wij gaan nemen. Dan kunnen we die afspraken effectueren in de bestuursovereenkomst.
Hoe snel kunnen de problemen op de A4 tussen Burgerveen en Leiden worden opgelost? De Kamer weet dat ik al budget heb gereserveerd om te voorkomen dat dat naar elders verdwijnt en dat we uiteindelijk wel de oplossing hebben maar niet meer het budget. Ik verwacht de resultaten van de verkeersstudie voor de zomer van 2017. Dan kan de startbeslissing worden genomen voor het realiseren van een derde rijstrook op de hoofdrijbaan, als blijkt dat dat de oplossing is. We kijken nu naar twee varianten: een derde rijstrook vanaf het punt waarop de hoofdrijbaan van

drie naar twee rijstroken gaat tot aan knooppunt Hofvliet of het verder doortrekken van de derde rijstrook naar de N14.
Over de oeververbinding Rotterdam heb ik zojuist al gezegd dat dat een van de maatregelen is die wordt bekeken binnen het onderzoek Rotterdam–Den Haag, maar dat dit wat mij betreft dan ook een oplossing moet bieden voor nationale problematiek.
De PVV vroeg aandacht voor DBFM (Design, Build, Finance and Maintain): moeten we daar wel mee verder? Binnen de DBFM-systematiek – de term «OBBO» van de heer Hoogland vind ik eigenlijk nog mooier – zijn er voldoende mogelijkheden om de aannemer te prikkelen of te straffen. De aannemer van het project A15 Maasvlakte wordt bijvoorbeeld aangestuurd op basis van beschikbaarheid. Het contract voorziet niet in boetes voor storing, maar geeft wel de mogelijkheid van korting als die beschikbaarheid minder is dan afgesproken. Daar meten we dan dus op: niet op de storing, maar op de beschikbaarheid. We hebben ook gekort op de beschikbaarheidsvergoeding voor de A15 Maasvlakte–Vaanplein in 2015.

De heer **Madlener** (PVV):
Het is een duur project geweest, waarvan de Botlektunnel een groot deel uitmaakte. Ik zie het aantal storingsmeldingen nog niet echt hard afnemen. Het blijft maar misgaan met die brug. Het lijkt erop dat er een hoop technische fouten zijn gemaakt bij de uitvoering van de Botlekbrug. De regio Voorne–Putten en ook de Rotterdamse haven zijn daar ontzettend afhankelijk van. Dit blijft ons dus een doorn in het oog. De aannemerscombinatie die dit uitvoert, stond zelf op omvallen. Ik begrijp de terughoudendheid met het geven van boetes dus wel, want als die aannemer omvalt, zijn we helemaal ver van huis. Ik vind dat in de hele systematiek een grote afhankelijkheid van zo'n aannemer ontstaat. Ik vraag de Minister om hier goed over na te denken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat doen we ook. We hebben inmiddels een nieuwe marktvisie, waarin ook wordt gekeken naar contracten waarbij minder verantwoordelijkheden komen te liggen bij de aannemers en meer bij Rijkswaterstaat, bijvoorbeeld bij het realiseren van de vergunningverlening, in het vooronderzoek of in de wijze waarop de tender vorm wordt gegeven. In die nieuwe marktvisie proberen we verschillende modellen uit. We bekijken of het mogelijk is om iets minder dan alles bij de aannemer neer te leggen. Op zich zijn DBFM-contracten ook wel positief, omdat partijen daardoor worden geprikkeld om geen weg achter te laten waarin alleen het design en het beeld zijn gedaan, waardoor daarna allerlei ellende kan ontstaan op het gebied van maintenance. Doordat je een partij daar zelf verantwoordelijk voor maakt, geef je ook een positieve prikkel. Dat het toen niet goed ging met dat bedrijf heeft niet betekend dat wij het niet stevig hebben aangesproken; je moet uiteindelijk immers zakelijk blijven. Wij hebben daar echt boetes neergelegd, alleen niet op basis van de hoeveelheid storingen, maar op basis van de beschikbaarheid. Het bedrijf is ook wel degelijk gekort. Het gaat nog steeds niet goed met dat bedrijf, maar zoiets kun je van tevoren niet weten. In de periode waarin het moeilijk ging in de bouw, zijn veel bouwers te lichtzinnig diensten gaan aanbieden. Daar hebben ze later echt spijt van gekregen. We hebben die nieuwe marktvisie niet om dat ongedaan te maken, want ik vind dat hun eigen probleem, maar wel omdat we hebben gezien dat we sommige dingen beter bij onszelf kunnen laten. Met andere woorden: voor de toekomst zijn er meerdere oplossingen voor deze problematiek.

De heer **Madlener** (PVV):
Eerst was het probleem dat daar allemaal Oost-Europeanen aan het werk waren en geen Nederlanders. Er is goedkoop aanbesteed en die aannemers lossen dat op met heel veel goedkope arbeidskrachten. Nu

zitten we met een brug met storingen. Die zijn nog niet opgelost. Ik zie ook niet echt een significante afname van het aantal storingen. Dat baart mij zorgen. De vraag is: wat nu te doen? Boetes opleggen heeft natuurlijk geen zin, want dat bedrijf heeft het nog moeilijk. Maar die storingen zijn er wel en de automobilisten en bedrijven zijn het slachtoffer van deze manier van aanbesteden. Ik ben het dus deels eens met de Minister, maar ik zie nog geen oplossing.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Misschien is het goed voor het beeld van de heer Madlener om even te melden dat maar 20% van onze projecten via DBFM gaat. Daarover zijn afspraken met de Minister van Financiën. Deze projecten hebben een langetermijnkarakter door de financieringsconstructie. Als we alles zo zouden doen, zouden we tot in de eeuwigheid aan al die combinaties vastzitten. Daarom doen we maar 20%, zodat we iedere keer weer een vrije ruimte hebben. Verder zijn aannemers gewoon vrij om mensen aan te nemen uit allerlei landen, of het nu gaat om DBFM of om een andere vorm. We hebben binnen Europa een vrij verkeer van personen en goederen. Als het tegen nette betaling gebeurt, is er wat mij betreft niks aan de hand. Vakmanschap heb je namelijk overal, in alle landen. Dat er in dit project een aantal dingen niet goed zijn gelopen, is zeker het geval. Ik vind het vreselijk dat we zo'n grote nieuwe brug hebben met zo veel storingen. Dat heeft voornamelijk met de software te maken. Met die brug is er eigenlijk niet eens zo veel mis. Op een aantal punten zitten daar wel fouten in, maar voor het grootste deel gaat het om de software. Dat is iets heel ingewikkelds, omdat we om veel redundantie vragen. Dat wil ongeveer zeggen dat de brug al bijna dichtgaat als er een lichtje gaat branden als hij het misschien later niet meer gaat doen. Zijn zulke spelregels wel reëel? Ik laat ook daar opnieuw naar kijken. Hetzelfde geldt voor de filedosering bij tunnels en dergelijke. We bekijken dus op allerlei manieren hoe we dit probleem kunnen oplossen.
De leden Bisschop en Visser vroegen naar de A15 Papendrecht–Gorkum. Ik heb al eerder gezegd dat bij het programma Goederencorridor Oost wordt voortgebouwd op de resultaten van het MIRT-onderzoek. Daarbij worden in een breder perspectief ook de knelpunten op de A15 betrokken. We hebben 200 miljoen gereserveerd voor het aanpakken van de brede opgaven in de corridor. Ik ga er eigenlijk van uit dat dit daar ook in zal voorkomen.
Ik ga door naar Oost-Nederland, allereerst de N50 bij Kampen-Zuid. Ik heb de desbetreffende gedeputeerde een hele tijd op de tribune zien zitten, maar die is inmiddels naar huis gegaan, kennelijk voor de file uit. Ik zie wel dat hij is vervangen. Ik heb dit al vaker gezegd tegen de regio, ook in het MIRT-overleg. Op de N50 is er volgens mij geen sprake van een knelpunt ten aanzien van veiligheid of doorstroming. Ik hoor iedereen zeggen dat dat wel zo is, want men staat daar in de file en men wijst op ongevallen. Ik kom dat ook in de social media tegen. Op basis van de vergelijking met landelijke cijfers over veiligheid of doorstroming heeft dit voor ons geen prioriteit. Hij staat dus gewoon achteraan. De regio heeft een substantiële bijdrage van circa 6 miljoen toegezegd, maar er is nog steeds rijksgeld nodig. Ik heb tegen de regio gezegd dat ik de nieuwe NMCA, die begin 2017 verschijnt, wil afwachten om te bezien of het om een rijksknelpunt gaat. In die nieuwe NMCA gaan de economische activiteiten zwaarder wegen. Ook de filezwaarte per wegvak wordt daarin bekeken, in plaats van die over een veel groter stuk. Het zou best kunnen dat deze weg daarin anders uitkomt. Voor die tijd is rijksfinanciering niet aan de orde. Niet omdat ik dat die weg niet gun, maar omdat ik maar een heel beperkt budget heb voor de toekomst en het daarmee gewoon zal moeten doen. Ik heb al in diverse kranten gelezen dat de Kamer mij daartoe zal oproepen. Ik zal straks wel merken of dat werkelijk het geval is. Ik vind wel dat ik als bestuurder altijd duidelijk moet zijn en dat ik niet bij

voorbaat tegen alles ja moet zeggen. Ik moet gewoon duidelijk zijn over wat kan en wat niet kan. Ik heb het geld dus niet. Als ik dit moet doen, zal ik daarvoor aan de slag moeten.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Zo maken we de tweede termijn weer wat korter. Ik snap dat de Minister niet tegen alles ja kan zeggen. Als dat in de afgelopen periode was gebeurd, hadden we hier nu niet gezeten. Ik heb daar dus alle begrip voor. Maar dit plan was reeds uitgewerkt. Alles lag dus al op tafel. Volgens mij valt daar nu niks aan te actualiseren. Als-dandenken mag niet, maar ik doe het toch even. Stel dat er een motie wordt ingediend waarin de Minister wordt opgedragen om dit te doen; hoe gaat zij daar dan uitvoering aan geven? Met een antwoord hierop zouden we onszelf een dergelijke vraag bij de stemmingen kunnen besparen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het project lag er inderdaad al, maar het is weer geschrapt toen er bezuinigd moest worden. De Kamer heeft dat toen dus kunnen zien. Sommige fracties waren ervoor, andere niet. Dit staat nu in ieder geval niet meer op de prioriteitenlijst. Als er zo'n motie komt, zal de uitvoering ervan in ieder geval ten koste moeten gaan van de laatste vrije middelen: het deel van het bedrag dat er van 2028 tot 2030 bij zal komen en dat we nog niet hebben ingevuld. Het gaat daarbij om zo'n 751 miljoen. Daarvan is drie maal 200 miljoen gereserveerd voor de pragmatische aanpak. Er is een budget van zo'n 50 miljoen gereserveerd voor de A4. Er zit ook een budget voor meer veiligheid in. Ik geloof dat er dan nog een niet-ingevuld deel van in totaal ongeveer 38 miljoen overblijft. Die 5 miljoen voor dat plan zou daar dus van af kunnen gaan. Ben ik bereid om dat regionale bod te omarmen? Kan het hele plan voor 5 miljoen worden uitgevoerd? In 2011 werden de kosten geraamd op 12 miljoen. De regio heeft inmiddels gezegd het andere deel te willen doen. Er zijn natuurlijk geen nieuwe ramingen gemaakt nadat het project uit het MIRT is geschrapt. Ik zou dus niet precies kunnen zeggen of de huidige oplossing daar nog in past. In ieder geval lag het toentertijd zo.
Ik kom nu te spreken over de A15. Inderdaad wordt op het traject van de A15 tussen Tiel en Ochten gekozen voor matrixborden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Met matrixborden zal de verkeersveiligheid daadwerkelijk worden verbeterd. Er is gekozen voor driehoekige matrixborden die speciaal zijn gemaakt voor waarschuwingen bij files. Het betreft geen reguliere portalen voor bijvoorbeeld rode kruizen of maximumsnelheden.
Er is volgens mij ook een motie aangekondigd over de A1 en A30. Daar waren ook een heleboel vragen over, onder anderen van de leden Visser en Bisschop. Wat kunnen we concreet doen met de aanpak van de A1 en A30, gezien het aanbod van de regio? Misschien moet ik inderdaad even wat duidelijkheid geven over het aanbod. Ik heb inderdaad begrepen dat de gemeenten hebben aangegeven dat ze budget beschikbaar hebben. De provincie heeft dat niet gedaan in het MIRT-overleg. Daarom hadden wij ook de indruk dat er geen budget beschikbaar was. Ik ben onlangs nog aangeschoten door mensen van de provincie. Men zei dat men wel bereid is om daarover te praten, maar dat men dat pas bij Voorjaarsnota kan doen. De provincie heeft wel enige guidance nodig om te kijken of dat dan ook nodig is, want ook de provincie zal dat geld vrij moeten gaan maken. Ik wil voorstellen dat zodra de uitkomsten van de NMCA bekend zijn en duidelijk is welke knelpunten aanwezig zijn, ik met de regio in gesprek ga. Die NMCA verschijnt in april 2017. Dan kunnen we met elkaar in gesprek gaan om te kijken of we dat kunnen gaan redden. Het uitgangspunt moet wel zijn dat de regio een grotere bijdrage levert dan het huidige aanbod. Er ligt nu 2,5 miljoen van de gemeente, maar er moet wel echt wat bij wil je dit kunnen oplossen.

Dan ga ik naar Zuid-Nederland. De heer Smaling heeft een vraag gesteld over de matrixborden en de file-aanduiding bij knooppunt Hooipolder. Op de A59 staan op meerdere locaties matrixborden om te waarschuwen voor filevorming. Die zijn geplaatst naar aanleiding van een tragisch ongeval in 2012. Voor het verkeer vanaf knooppunt Hooipolder naar de afrit Waalwijk zijn matrixborden aangebracht. Daarmee is ook de verkeersveiligheid op de A59 verbeterd.
Mevrouw Visser vroeg mij om helderheid over een oplossing voor en een snelle realisatie van de opwaardering van het Wilhelminakanaal. Helaas is er aan het eind van de bouwfase van het project Wilhelminakanaal een probleem geconstateerd met betrekking tot de waterstand. Dat is voor alle partijen echt een heel vervelende situatie, zeker voor de bedrijven die geïnvesteerd hebben langs het kanaal. Dat leidt natuurlijk tot vertraging en extra kosten. Ik zoek nu samen met de regio naar een oplossing. De herbouw van sluis II voor klasse IV-schepen is bijvoorbeeld een reële optie. We kijken nog naar twee andere kansrijke opties. Dat kost nog even tijd, maar ik denk dat we in februari 2017 samen met de regio een definitief besluit kunnen nemen over een structurele oplossing.
De heer Hoogland heeft een vraag gesteld over de A58 Breda–Tilburg. Hij zegt dat hier sprake is van een groot knelpunt en vraagt of er al plannen zijn om dat aan te pakken en, zo ja, hoe. Ik ben met de regio en het bedrijfsleven bezig met het programma SmartwayZ.NL. Het traject A58 Breda–Tilburg is daar een onderdeel van. Voor dit project is een marktconsultatie uitgevoerd om te kijken welke slimme oplossingen bedacht kunnen worden om de doorstroming op het traject te verbeteren. Dat heeft een rijke oogst aan oplossingen opgeleverd waaruit vier kansrijke oplossingen zijn geselecteerd. Die liggen op het vlak van smart mobility gekoppeld aan infrastructurele maatregelen. Binnen het programma zal hierover in 2017 verdere besluitvorming plaatsvinden. Ik heb eerder al toegezegd dat ik aan het eind van het jaar even een soort update zal sturen over dit project.
Dan het Hooipolder-plusplan. Gevraagd is of de provincie bereid is om de kosten te betalen. Ik heb in het algemeen overleg over het MIRT aangegeven dat ik geen extra budget wil reserveren voor een verdere aanpak van knooppunt Hooipolder en het Hooipolder-plusplan. De doorstroming op de A59 is ondanks de verkeerslichten geen knelpunt op het hoofdwegennet. Ik ben nog wel in goed gesprek met de regio over een verdere aanpak van knooppunt Hooipolder en de relatie met het onderliggende wegennet. Ik kan nog geen uitsluitsel geven over dit gesprek. Ik had in het verleden begrepen dat er geld was toegezegd en ik hoor nu weleens dat het «in principe» was toegezegd, maar dan misschien toch ook weer niet. Ik gebruik weer even dezelfde formulering als eerder. Ik vind zelf dat als zaken er echt als een knelpunt uitkomen, wij daar geld in moeten stoppen. Als zaken er niet als knelpunt uitkomen, moeten we dat niet doen, behalve als de commissie mij daartoe dwingt.
Ik kom bij Noord-Nederland. Ik moet daar snel doorheen, maar ik kan niet snel door Noord-Nederland heen, want het eerste onderwerp is de sluis bij Kornwerderzand. Daar spreekt de commissie mij constant over aan. Eigenlijk vragen heel veel partijen, zoals de VVD, de PvdA en de SGP, of ik bereid ben om 30 miljoen voor Kornwerderzand te reserveren. Daar wordt dan wel de voorwaarde bij gesteld dat alle kosten en risico's verder door de regio worden afgedekt. De regio heeft mij een voorstel gedaan. Die vraagt ook om 30 miljoen bij te dragen. Ik heb in het Bestuurlijk Overleg MIRT aangegeven dat er eerst een robuuster plan met een heldere dekking moet zijn. Er zaten immers wel heel veel onzekere elementen in. Er stond in «als Brussel geld gaat geven» en «als u alvast al uw onderhoudskosten voor de toekomst, die u niet meer zult hebben, te gelde wilt maken en aan ons wilt geven» en nog een aantal van dat soort zaken. Dat is, wat mij betreft, geen solide dekking.

Ik maak hierover een aantal opmerkingen. Ten eerste, ik heb afgesproken dat er de komende maanden door de regio met hulp van het Rijk aan gewerkt zal worden. Ten tweede, ik heb steeds gezegd dat ik het eigenlijk een project van regionaal belang vind. Ik heb in beginsel altijd gezegd: ik ga er niet aan betalen. Vervolgens heb ik aangegeven: ik ben best bereid om een gat in de Afsluitdijk te maken – dat klinkt overigens een beetje naar – om zo'n bredere sluis mogelijk te maken, maar let op: ik ga er niet aan meebetalen. En u ziet: als je aardig bent en een gat in de Afsluitdijk maakt, dan word je er uiteindelijk toch weer een beetje in gerommeld. Immers, voordat je het weet, vraagt de Kamer: kunt u niet een stap verder gaan en kunt u niet maximaal 30 miljoen ter beschikking stellen onder de voorwaarde dat alle andere kosten door de regio zelf gedragen worden? Daar kan ik natuurlijk wel ja op zeggen, maar ik bang dat ik de volgende keer, als blijkt dat men toch nog 20 miljoen tekortkomt, hier weer voor op het bankje sta. En dan zegt u natuurlijk allemaal: dat zullen we niet doen. Maar ook u hebt weer opvolgers die ook allemaal heel veel van Kornwerderzand houden.
Ben ik bereid om dat geld te reserveren? Ik houd weer hetzelfde verhaal. Ik heb zo'n 38 miljoen vrij budget. Er is volgens mij net 5 miljoen voor iets voorgesteld en er wordt nu 30 miljoen voor iets anders voorgesteld. Dan blijft er nog zo'n 3 miljoen over. Ik vrees dat het knooppunt Hooipolder ook nog een keer ergens terug gaat komen. Ik zeg dus bij alles nee. En vervolgens zeg ik: en als uw Kamer mij daartoe dwingt, dan zal ik dat gaan doen. Belangrijk is in ieder geval dat het Rijk niet met allerlei financieringsconstructies wordt opgezadeld die fictief zijn. Het moet gewoon gaan om echt geld dat bijgedragen wordt. Daarom is het ook goed dat als het gebeurt, de risico's en kosten verder bij de regio komen te liggen. Wat mij betreft, wachten we tot het totale voorstel van de regio is uitgewerkt en is het nu te vroeg om er een oordeel over te vellen. Wat mij betreft, wachten we tot het voorjaar. Maar ik wacht de stemming van de Kamer af.

De **voorzitter**:
Mijnheer Hoogland, uw laatste interruptie.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voor het hele debat? Dat geldt ook voor het debat met de Staatssecretaris?

De **voorzitter**:
Ik heb vier interrupties toegestaan. Als u maar één vraag hebt ... Ik kan ook coulant zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Nee hoor, er zijn vast andere mensen die Kornwerderland ook belangrijk vinden. Die zijn dan nu aan zet.

De **voorzitter**:
De Minister kan haar betoog vervolgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik weet wel dat de Kamer Kornwerderzand belangrijk vindt.
Mevrouw De Boer heeft gevraagd waarom er niet wordt gebaggerd in het Westgat. Dat is gewoon heel complex. De Waddenzee is een dynamisch gebied. Tot nu zijn de buitengebieden, dus de wateren tussen en boven de eilanden, geen onderdeel van beleid van de PKB Wadden. Het is geen nationaal belang in de SVIR en ik heb dus ook geen ruimte om met het Westgat aan de slag te gaan. Het is niet zo dat ik al die projecten niet heel aimabel en aantrekkelijk vind, maar het gaat er ook vooral om dat je met een beperkt budget keuzes moet maken. We zijn nu met de regio in overleg over het Westgat. We zijn een monitoringplan aan het uitwerken,

waarbij ook de kosten in beeld gebracht worden. Er wordt gekeken naar mogelijke combinaties met reguliere monitoringprogramma's om de kosten te drukken. Mevrouw De Boer vroeg wat er mogelijk is met monitoring. Ik weet niet of ik op voorhand moet zeggen dat ik de kosten van de monitoring op mij moet gaan nemen, want zonder ingreep is extra monitoring ook niet nodig. Ik heb begrepen dat het in ieder geval de ambitie van de regio is om voor de kerst met een voorstel te komen voor het Westgat. Het lijkt mij wenselijk om dat af te wachten en niet op de kostenverdeling vooruit te lopen. Dan zien we op basis van het voorstel wat daar uiteindelijk uit gaat komen.
Waarom wordt Holwerd aan Zee niet voldoende gestimuleerd? Het MIRT-onderzoek naar Holwerd aan Zee is vertraagd. In december is een bestuurlijk overleg daarover voorzien. Daar worden de resultaten vastgesteld. Ik kan daar niet op vooruitlopen, maar het is niet zo dat het niet voldoende wordt gestimuleerd. Volgens mij vinden velen het wel leuk en interessant om te kijken of het kan slagen, maar ook hiervoor geldt weer dat het ervan afhangt wat het gaat kosten.
Dan ben ik door het land heen en kom ik nu op beheer en onderhoud, op bruggen en nog één fietsvraag. Laat ik beginnen bij de speed pedelec. De heer Madlener vroeg of ik de helmplicht daarvoor kan afschaffen. Ik leg niet met plezier zo'n helmplicht op voor de speedpedelec, maar ik ben er eens zelf op gaan fietsen met 40, 45 km/u. We zijn het er in Nederland over eens dat je voor de bromfiets, die dezelfde snelheden maakt, een helm op moet. Dan zou het toch gek zijn als je dat op zo'n fiets niet hoeft te doen? Ik snap best dat de bromfietshelm niet erg populair is bij de fietsers. Daarom is er ook een andere helm in ontwikkeling, die er iets meer fietshelmachtig uitziet, maar voor de veiligheid van de mensen vind ik het wel van belang.
Ik kom bij beheer en onderhoud en bij het plan van het CDA. Daar stonden heel veel individuele wegen in, zag ik even snel. Ik ben het plan alweer kwijt. Ik geloof dat de leden het inmiddels op de app hebben gekregen. Ik was zelf even op zoek naar een hoofdstuk dat, denk ik, nog op het kopieerapparaat lag, want ik zag er wel heel veel wensen in staan, maar geen financiering. Die stond er niet bij in dat hoofdstuk, maar dat krijgen we misschien nog van de heer Van Helvert in de loop van het debat. Lekker doorrijden willen we allemaal. Ik zal in ieder geval op de hoofdpunten van de heer Van Helvert reageren en vragen over specifieke projecten schriftelijk beantwoorden, waar ze niet in dit debat aan de orde komen.
Over de bezuiniging hebben we het volgens mij al lang genoeg gehad. Ontkokering is natuurlijk hartstikke belangrijk. Ik vond het ook wel interessant dat er eigenlijk maar één vraag over het spoor in dat stuk zat; de rest betrof uitsluitend wegen. Ik acht het inderdaad belangrijk om integraal te kijken. Ik ben een sterk pleitbezorger voor de programmatische aanpak en volgens mij is de heer Van Helvert dat ook, zodat we over de bestuurlijke grens heen kunnen kijken en over mobiliteitskokers heen kunnen werken. We hebben één DG Bereikbaarheid – die houdt ons in evenwicht en zit ook tussen ons in – om ervoor te zorgen dat wij niet verkokerd werken. In principe ben ik het met de heer Van Helvert eens. Het derde punt bestaat uit verschillende voorstellen om het maatschappelijk middenveld er meer bij te betrekken. Ik vind dat ook belangrijk. Innovatie moeten we samen met het bedrijfsleven oppakken. Kijk naar talking traffic. Over slim onderhoud zijn eveneens specifieke vragen gesteld. Daar ga ik later dieper op in, en de verkeersveiligheid draag ik net als de heer Van Helvert een warm hart toe. Mijn voorganger, voormalig Minister Peijs, is hét gezicht van de verkeersveiligheid geweest bij Veilig Nederland. Ik maak mij ook zorgen. Ik heb niet voor niets dit weekend gezegd dat ik iets wil doen tegen het gebruik van de smartphone in de auto. Dat is een van de vele oplossingen, maar ik denk dat het belangrijk is. Flexibel werken, decentrale overheden erbij betrekken, slim rijden;

recentelijk hebben we nog de invoering van 2toDrive gezien. Gezien het plan van de heer Van Helvert denk ik dat wij elkaar op heel veel vlakken kunnen vinden.
Op de zorgen over de uitgaven ben ik al ingegaan bij de behandeling van de begroting. In de vijf jaar voor Rutte gaven we gemiddeld 6,624 miljard per jaar uit aan investeringen in infrastructuur en in de zes jaar van Rutte is dat 7,721 miljard per jaar geworden. In de begroting 2016–2018 is het 7,003 miljard per jaar. Zowel in de huidige als in de komende periode is het dus bijna een half miljard meer dan in de vijf jaar voor de kabinetten-Rutte. Het lijkt mij van belang om dat in beeld te hebben.
Kunnen we de meevallers bij de Blankenburgtunnel en ViA15 inzetten om de tol bij de projecten te verlagen? Normaal gesproken zeg ik altijd dat we niet aan meevallers mogen komen, want tegenover meevallers staan ook weer tegenvallers, en voordat je het weet, heb je een probleem veroorzaakt door het positieve nieuws wel tot je te nemen en het negatieve nieuws even uit te stellen. Ik moet bekijken wat mogelijk is, ook omdat er bij ViA15 een bijdrage van de regio zit. We hebben vaker gezegd dat er dan geen precedentwerking is, omdat er bijvoorbeeld afspraken zijn dat de regio iets terug kan krijgen van de eigen bijdrage. Ik weet niet hoe dat hier precies zit. Wat de tolopgave aangaat, moet je een keuze maken. Ik vind het belangrijk dat je de tolopgave onafhankelijk maakt van eventuele tekorten of overschotten. Anders kan een tekort op het taakstellend budget ook tot een hogere tolopgave leiden, en dat wil je ook weer niet. U ziet het: ik ben nog hardop aan het denken wat ik hiermee zal gaan doen. Ik ben eigenlijk wel bereid om te bezien hoe dat mogelijk is, maar dan moeten we kijken wat het moment is waarop je de prijs vaststelt, want als je dat eenmaal hebt gedaan, moet je er daarna niet weer aan tornen. Ik moet even kijken hoe we het verschil tussen raming en budget onderdeel kunnen laten uitmaken van de prijsbepaling. Mocht blijken dat wat ik zeg helemaal niet kan, dan hoort de Kamer dat nog in de tweede ronde.
Ben ik bereid om een aantal pilots te starten waarin nieuwe technieken worden uitgeprobeerd, zodat we kunnen ingrijpen voordat het misgaat? Die vraag van de heer Van Helvert gaat over bermonderhoudsinnovaties. We voeren risicogestuurd onderhoud uit en inspecteren periodiek alle kunstwerken. Zo kunnen we ook tijdig maatregelen nemen voor instandhouding. In samenwerking met universiteiten, kennisinstituten en marktpartijen worden inspectie- en onderzoekstechnieken ontwikkeld en die worden ook in pilots ingezet. Bijvoorbeeld bij de Van Brienenoordbrug maken wij gebruik van sensoren.
De heer Bisschop vroeg naar de bergingsbedrijven. Ik hoorde toen mevrouw Dijksma naast mij verzuchten: daar gaat het al jaren over. Zij zat toen immers ook in deze commissie. Ik kan mij die discussie inderdaad nog herinneren van jaren geleden. We hebben geregeld overleg met de bergingsbedrijven en daar zullen we ook het onderwerp prijsdruk weer aan de orde stellen, maar in the end betreft dat natuurlijk wel de bedrijfsvoering van die bedrijven. Wij kunnen niet hun prijsdrukprobleem oplossen. Voor de toepassing van het tarief voor het bergen van voertuigen gelden vaste spelregels en het is goed om te bezien of de toepassing daarvan wederzijds duidelijk is of dat daar nog problemen in zitten. Dat zullen we dus ook weer doen bij een volgend gesprek.
Dan kom ik op het brugonderhoud en de tol van de Merwedebrug. Mevrouw Van Tongeren zegt dat bij de Merwedebrug onderhoud en nu ook een schadeclaim zijn betaald uit publieke middelen. Kan daar dan geen tolheffing worden ingesteld? Ik ben geen voorstander van tol. Ik was er ook geen voorstander van dat we tolheffing moesten instellen voor twee projecten, maar dat was nodig voor de financiering. Een uitgangspunt voor tolheffing is dat er een gratis alternatief is. Dat is hier ook niet het geval. Ja, een en ander werd betaald uit publieke middelen, maar al onze infrastructuur wordt betaald uit publieke middelen, op de twee tolprojecten na, tot nu toe. Dus nee, ik ben daar geen voorstander van.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Het ging mij vooral om de schadevergoeding. Het uitgangspunt is: wij hebben belasting betaald, dus hebben we recht op ongehinderd vervoer van goederen en van werknemers, en als dat vervolgens niet zo blijkt te zijn, moet er schade vergoed worden. Als dat een uitgangspunt wordt, zijn er nog wel meer plekken in Nederland waar je dan schade zou moeten gaan vergoeden. De vraag was dus eigenlijk hoe de Minister daar tegenaan kijkt. Zou je dan niet moeten zeggen dat er tolheffing moet zijn? Dan betaal je om over die brug te gaan en als dat niet gaat, wil je de schade vergoed krijgen. Misschien heb ik het in mijn inbreng niet helemaal duidelijk geschetst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik snap het. U wilt nu niet die tol invoeren om de schade te betalen, maar u zegt: als je tol betaalt, dan heb je daar recht op. Zo is dat niet geregeld in Nederland. Wij hebben gezegd dat je, als kwetsbare infrastructuur plotseling uitvalt, recht kunt hebben op schadevergoeding. Denk aan de sluis bij Eefde, toen die in een keer uit zijn hengsels viel en de binnenvaart gestremd was. Toen hebben wij ook die schaderegeling ingesteld. Zo doen wij dat ook bij de Merwedebrug. Achteraf tol betalen zou niet werken, want dan betaal je eigenlijk voor je eigen kosten. Bij vooraf betalen zou je expliciet kunnen zeggen dat je er nadeel van hebt, omdat je betaald hebt. Wij hebben het nu eenmaal voor kwetsbare infrastructuur voor iedereen zo geregeld. Dat geldt ook voor andere projecten. Als er geen alternatief is en je echt vast komt te zitten, kun je gebruikmaken van die schaderegeling.
De heer Bruins heeft gevraagd of ik die schaderegeling wat ruimhartiger zou willen inzetten. Dat doe ik niet, want ik heb een onafhankelijke commissie schadecompensatie om advies gevraagd over de compensatieregeling. Naar aanleiding daarvan kan ik nog een besluit nemen over het aanpassen van de omzetdrempel van 15% die wij nu kennen, maar niet bij voorbaat, omdat ik vind dat zo'n onafhankelijke commissie goed moet kijken naar de verschillen in de individuele compensatieverzoeken. Je hebt altijd een risico als ondernemer, ook als de hagelstenen uit de hemel komen vallen bijvoorbeeld. Daar kun je vaak ook niet zo veel aan doen. Zo'n commissie kijkt echt wel of het nodig is om toch tot een andere uitkering te komen dan alleen op basis van de basisspelregels.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Ik dank de Minister voor dit antwoord. Is de Minister bereid om de commissie ook te vragen om daarbij specifiek te bezien of het mkb voldoende aan de orde komt? Het gaat erom dat kleine bedrijven net zo veel kans maken op compensatie als grote bedrijven. Ik hoor met name dat de hoeveelheid papierwerk voor kleine bedrijven best een flinke klus is. Kan er een soort mkb-toets door de commissie worden gedaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik zal aandacht vragen bij de commissieleden voor het feit dat mkb-bedrijven daar gewoon goed in kunnen meedraaien. Daar ga ik eigenlijk ook van uit. Ik ga er ook van uit dat zij eerder aan die 15% zullen zitten, gezien hun geringere omzet. Maar wij zullen zeggen dat zij er goed op moeten letten, als het hun opvalt dat die niet meedoen, wat er dan precies aan de hand is en hoe het gemakkelijker gemaakt kan worden.
Er is gevraagd om te investeren in fundamenteel onderzoek naar de conditie van kunstwerken, samen met kennisinstellingen. Ik combineer dat even met het actieplan bruggen waar ook naar gevraagd is. Ik heb vorige week de Kamer geïnformeerd over de huidige aanpak van het onderhoud van bruggen. Zoals in de brief is aangegeven, is er een uitgebreide aanpak met regulier onderhoud, regelmatige inspecties, voortgaande kennisontwikkeling en een lopend programma voor vervanging en renovatie. Ik heb

het ook bij de begrotingsbehandeling gezegd: ik durf te zeggen dat wij alle bruggen in de smiezen hebben. Wij weten hoe oud ze zijn, wanneer ze vervangen moeten worden en wanneer er iets aan de hand is. Wij voeren ook constant inspecties uit. Het kan een keer voorkomen dat blijkt dat iets sneller is gegaan of dat er iets anders onverwachts gebeurt. Dat kan altijd, maar het is niet zo dat wij er niet naar kijken en dat wij erdoor worden overvallen. Als wij worden overvallen, is het echt een vervelend, naar incident. Met alle lopende acties die ik zojuist noemde, wordt er heel veel gedaan. Er is dan ook wat mij betreft geen aanleiding voor een nieuw actieplan. Ik las inderdaad dat daarom wordt gevraagd door de sector. Ik denk dat het goed is als ik hun inzicht geef in wat wij allemaal doen en hoe het eruitziet. Zij noemen bijvoorbeeld de Merwedebrug, maar die zit weer niet in het programma vervanging en renovaties, maar in een ander programma. Dan lijkt het net of die brug er niet in zit, maar in welk programma zat hij? Wij gaan ook een nieuwe brug maken naast de Merwedebrug. Die zat erin. Vervolgens zouden wij de Merwedebrug weer opknappen. Het was allemaal bij ons al in de planning, maar nu moet het allemaal veel eerder gebeuren, omdat wij helaas eerder die haarscheuren hebben geconstateerd. Ook de wijze waarop wij zijn omgegaan met de afsluiting is iets wat wij aan het evalueren zijn, zoals ik al eerder heb gezegd. Wij zullen ervoor zorgen dat dit beter gaat.
De heer Hoogland vroeg ook of er een relatie is met DBFM-projecten, omdat de verantwoordelijkheid voor onderhoud dan voor een langere periode bij de marktpartijen ligt. Ook daarbij worden afspraken gemaakt over onderhoudsniveaus, over rapportages aan Rijkswaterstaat, over beschikbaarheid, over de uitgevoerde werkzaamheden en dergelijke.
Wij moeten dus meer investeren in onderzoek, aldus de heer Bruins. De experts van Rijkswaterstaat geven richting aan kennisontwikkeling en onderzoek. Fundamentele kennis kopen wij in bij kennisinstellingen als TNO en universiteiten. Daar hebben wij middelen voor gereserveerd.
Tot slot kom ik op de tolbetaling door buitenlanders. Er is op dit moment met 14 landen een uitwisseling van adresgegevens mogelijk om boetes op te leggen als de tol niet betaald is. Ik blijf mij inzetten voor de totstandkoming van een Europabrede juridische basis om gegevens uit te wisselen. In de Wet tijdelijke tolheffing is een vangnet opgenomen, dus buitenlandse motorrijtuigen waarvan geen adresgegevens beschikbaar zijn, kunnen staande worden gehouden als de tol niet is betaald. Dan kan direct een bestuurlijke boete worden opgelegd, die direct moet worden betaald. Ik werk de handhaving en het toezicht verder uit in een handhavingsplan. Bij publicatie daarvan zal ik de Kamer informeren over de stand van zaken met betrekking tot de gegevensuitwisseling.
Ik wil hiermee mijn termijn afsluiten.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Wij komen op de tolheffing en buitenlandse kentekens ook nog terug bij het VAO Transportraad. Het geldt niet alleen voor de tolheffing, maar ook voor de handhaving van de Rij- en rusttijdenwet. Hoe gaan wij om met buitenlandse kentekens? Dat kondig ik alvast aan voor woensdag.
Ik ga terug naar beheer en onderhoud. De Minister geeft inderdaad aan dat de situatie rond de Merwedebrug wordt geëvalueerd. Daar komen wij dus op terug. De vraag was de volgende, en de heer Van Helvert stelde deze ook. Ik ben zelf de afgelopen periode bij diverse bedrijven op werkbezoek geweest, waar men zegt: wij kunnen het op een heel slimme manier doen, met sensoren. Er is een bedrijfje dichtbij, in Rijswijk, dat een database aan het vullen is met alle verkeersborden, met sensoren, waardoor je dus geen fysieke inspectie meer hoeft te doen. Als iemand ertegen aanrijdt, krijg je gewoon een melding in de landelijke database, zodat iedereen weet dat dit verkeersbord recht moet worden gehangen of dat er een paal moet worden rechtgezet. De vraag was of het niet mogelijk is om meer van dat soort pilots te doen, juist omdat wij zo'n forse beheer-

en onderhoudsopgave hebben. Dat was volgens mij de vraag van de heer Van Helvert. Wij hebben die oproep ook van FME gekregen. Wij hebben het allemaal in de smiezen, maar kan het ook op een slimmere manier? Kan de Minister daarop reflecteren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Daar sta ik altijd voor open. Bij de Merwedebrug hebben wij ook gekeken met sensoren. Daar ging het om haarscheurtjes die onder de schroeven zitten waar de platen mee waren vastgezet. Die kun je met het oog niet eens zien. De computer geeft dan aan dat die denkt dat ze er zitten, maar pas als je het eraf gaat schroeven, kun je zien hoe erg het is. Het is dus vaak heel complex om goed te kunnen schouwen en tot binnen in een werk te zien wat er aan de hand is. Nieuwe technologie en nieuwe innovaties op dat punt omarm ik graag en ik zorg ervoor dat die worden toegepast. Ik werk samen met andere instituten. Wij hebben ook budgetten voor dat soort zaken. Het is niet zo zinvol om te zeggen: wij gaan nu vier pilots doen. Volgens mij moet ik dit gewoon altijd doen in mijn werk.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dit is goed om te horen, maar het gaat breder. Wij merken dat in aanbestedingen in het land door gemeenten en provincies gewoon wordt geëist dat er altijd fysieke inspecties worden gedaan als het gaat om tijdelijke verkeersmaatregelen en borden. Inmiddels is de markt heel veel verder met anders denken op dit gebied. Als wij vervolgens de aanbestedingen op de oude manier gaan voorschrijven, helpen wij elkaar niet vooruit. De vraag is om dit niet alleen vanuit Rijkswaterstaat, maar ook breder op te pakken, omdat wij het daarmee gewoon slimmer kunnen doen en wij ook andere marktpartijen in staat kunnen stellen om hier een goede bijdrage aan te leveren. En eventueel dus ook besparingen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik zal dit aan de orde stellen in ons overhedenoverleg. Overigens krijg ik in deze Kamer ook weleens te horen: u bent ergens niet fysiek gaan inspecteren, foei, foei.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik wil het nog heel eventjes hebben over die inspecties. Uit een pilot die door het bedrijfsleven is gedaan, kun je zien dat juist op de kosten van onderhoud tot 50% kan worden bespaard. Dat is iets wat ons allemaal volgens mij zou moeten aanspreken. Ik snap dat de Minister zegt: die punten, allemaal leuk, dat doen wij al en dit doe ik al en dat doe ik ook al. Maar dat is natuurlijk niet helemaal waar. U staat zeer zeker open voor innovatie, maar op dit specifieke punt zou het goed zij als u, zoals mevrouw Visser volgens mij ook vraagt, een aantal projecten in Nederland oppakt waarbij u zegt: bij die vijf kunstwerken bijvoorbeeld gaan wij dat specifiek op die manier doen. Dat bedoel ik in ons plan, en volgens mij mevrouw Visser ook, want wij hebben het over hetzelfde. Misschien kun je de eerste keer fysiek controleren, omdat het een pilot is. Dan kom je ook tegemoet aan wat de Minister zegt: de Kamer controleert het fysiek. Als je het dan geprobeerd hebt, kun je zeggen: dit werkt goed. Dan is een fysieke controle minder, of niet, of 75% of wat dies meer zij, nodig. Staat u er wel voor open om een aantal specifieke pilots te starten voor het einde van dit seizoen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Nou, het is niet echt het einde van het seizoen, maar ik sta altijd open voor verbeteringen en innovaties die ons uiteindelijk geld gaan besparen en ervoor zorgen dat we nog beter en nog specifiekere dingen weten. Ik zei het net eigenlijk ook al tegen mevrouw Visser: als zich mogelijkheden voordoen, moeten we erin springen. We hebben geld beschikbaar om dit op verschillende manieren te doen. Ik heb begrepen dat in de regelgeving belemmeringen zitten. Ik wil best bekijken of we die weg bij de aanbestedingen kunnen inslaan. Maar nogmaals, ik kan geheel instemmen met gerichter en beter.

De **voorzitter**:
Tot zover de eerste termijn van de Minister. Wij gaan nu over tot de beantwoording door de Staatssecretaris. Ik zie dat zij daar helemaal klaar voor is.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik ben daar meer klaar voor dan ooit.

De **voorzitter**:
Ik wil de beantwoording door de Staatssecretaris afronden voor de dinerpauze; dan kunnen de leden nog nadenken en eventueel overleggen over hun moties. Het woord is nu aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Misschien kan ik u eerst even meenemen in de volgorde van mijn beantwoording. Ik was van plan om eerst in te gaan op hetgeen de leden Smaling en Bruins hebben gevraagd over wat we in de afgelopen periode hebben gedaan, wat we hebben bereikt en waar we, zo u wilt, hebben gefaald. Vervolgens wil ik kijken naar de toekomst. Natuurlijk hangt dat met elkaar samen. Daarna volgt een blok over verstoringen, fietsparkeren, winterweer en nog wat van die kwesties. Speciaal voor mevrouw Van Tongeren gaat het daarna over drukke treinen en de file op het spoor en soms ook in de trein; althans zo wordt dat door de reizigers helaas nog steeds ervaren. Vanzelfsprekend maak ik daarna het rondje Nederland, waarbij ik met het Noorden zal beginnen. Ik kom namelijk oorspronkelijk uit Groningen. Mijn grootmoeder zei namelijk altijd: het hemd is nader dan de rok.
Wat hebben we in de afgelopen jaren gedaan? In het MIRT is te zien dat we alleen al voor het spoor tot 2028 voor bijna 11 miljard aan investeringen doen. Er gebeurt heel veel voor dat geld. Station na station wordt opgeleverd. De nieuwe stations in ons land zijn eigenlijk nieuwe, moderne stadspoorten, waar niet alleen knooppunten van openbaar vervoer en andere vervoersmodaliteiten zijn te vinden, maar ook kantoren, winkels enzovoort. Zo verandert soms heel veel in de harten van steden. Arnhem is daarvan een voorbeeld. In Utrecht zijn we nu daarmee aan de slag. Denk daarbij ook aan OV SAAL. Ik zal straks nog iets zeggen over de lightrail, maar we doen al heel veel voor de verbinding tussen Amsterdam en Almere. We zijn bezig in de regio's, zoals in Assen en in Ede–Wageningen. Het laatste jaar hebben we nog een aantal belangrijke besluiten kunnen nemen over de aanpak van station Schiphol, met steun van en vooral ook aangemoedigd door de Kamer. Daarin wordt nu fors geïnvesteerd. We gaan aan de slag met het grensoverschrijdende spoor. We zijn bezig met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waarover we recentelijk nog met de Kamer hebben gesproken. Er zijn ook extra middelen voor fietsparkeren.
Dat zijn dus de investeringen die wij hebben gedaan. Ging alles goed? Nee, zeker niet. De Fyra was volgens mij een van de belangrijkste problemen waartegen we aanliepen. Die heeft ook een parlementaire enquête opgeleverd. Alles op het punt van de hogesnelheidslijn, van het

materieel tot de wijze waarop die lijn ooit tot stand is gekomen en de hiccups waar we nog dagelijks mee te maken hebben op deze lijn, maken hem geen schoolvoorbeeld van hoe het moet. Daarmee druk ik me heel voorzichtig uit. Wij hebben daar lessen uit getrokken. Voor een belangrijk deel hebben wij dat samen gedaan, zo zeg ik tegen de heer Smaling. Je ziet dat dat op sommige momenten heel voorzichtig zijn vruchten afwerpt. Recentelijk mocht ik iets melden over een meevaller die wij nu zien gloren bij het doorstroomproject voor Utrecht. Ook dat heeft te maken met samen strakker sturen en beter kijken naar wat er op de korte en lange termijn moet worden gedaan om projecten binnen de perken te houden.
Tot zover het bestuurlijke deel van het verhaal. De heer Bruins zei terecht dat je ook moet durven dromen. Dat ben ik zeer met hem eens. Alleen moet ik dat aan het eind van de dag altijd wel met een volle portemonnee doen, want anders zijn die dromen niks waard en zijn ze fata morgana's. Daar wordt niemand blij van. Niet voor niets hebben we met de regionale overheden en met verschillende vervoerders afgesproken om te gaan werken aan wat wij het Toekomstbeeld OV noemen. Als het goed is, zal de Kamer dat nog voor het kerstreces ontvangen. Anders dan de Kamer gewend is, wordt dat geen lijstje met concrete projecten. Als ik daar zelf nog iets over te zeggen zou krijgen, zou ik best een paar projecten durven noemen waarin ik zou willen investeren, maar dat gaan we niet doen. We gaan daarin wel aangeven welke keuzes we in de komende decennia moeten maken om alle gebieden in Nederland, de drukke gebieden maar ook de gebieden met krimp, blijvend met elkaar te verbinden en welke innovaties daarvoor kunnen worden gebruikt, zoals de elektrische fiets en al die apps. Ik ben het eens met mevrouw Visser dat we de scheidslijnen tussen vervoerders opgeheven moeten krijgen, zodat een reiziger gewoon met één ticket een reis met alle mogelijke vervoersvormen kan boeken. De Minister is heel druk met de zelfsturende auto's. Als je dat allemaal collectief organiseert, krijg je in de toekomst eigenlijk ook een vorm van openbaar vervoer. Ik denk dat het heel goed is om zo'n agenda, een discussiestuk over wat de vragen voor de toekomst zijn, bij de Kamer neer te leggen. Dat is niet voor een volledig antwoord of voor een nieuwe investeringsagenda, want dat zou echt aan een volgend kabinet zijn, maar wel om te helpen om de discussie verder vorm te geven en om te laten zien dat er soms harde keuzes nodig zijn. Dat laatste blijft namelijk het geval. Volgens mij zei mevrouw Visser dat zij niet voorzag dat er nieuwe investeringen in het openbaar vervoer nodig zijn. Ik weet niet of ik haar helemaal goed heb begrepen, maar ik ben het er niet mee eens. Ik zie haar al nee schudden, en dat is mooi. Kijk bijvoorbeeld alleen al naar de verduurzamingsopgave, waarvoor velen, ook ik, hard willen werken. Die zou op termijn een investering in de elektrificatie van het spoor kunnen betekenen. Daarbij gaat het meteen om groot geld, maar het levert voor het milieu meteen veel winst op. Het Rondje Randstad is in die context ook weleens genoemd. Het zijn allemaal gedachten die in deze kabinetsperiode niet meer tot besluitvorming kunnen leiden, maar als je durft te dromen over het openbaar vervoer, kun je zeker heel ver komen.
Tot zover de inleiding. Ik ga nu verder met een aantal van de concrete en meer algemene vragen van verschillende leden over de verstoringen, de overwegen, bijvoorbeeld het verschrikkelijke ongeluk dat laatst in Winsum plaatsvond, en nog een paar andere thema's die samenhangen met wat er op het spoor kan misgaan. De heer Smaling vroeg of ik het beeld herken dat er een toename is van het aantal verstoringen. ProRail herkent dat beeld niet direct. Op basis van de halfjaarsrapportage zien we wel een stijging, maar het is niet gezegd dat we daarmee een trend te pakken hebben. Dat zal dus echt moeten blijken uit de jaarrapportage over verstoringen die de Kamer in het voorjaar krijgt. We kunnen daar dus pas op dat moment iets meer over zeggen.
Mevrouw De Boer vroeg of alle niet-bewaakte overwegen nu worden aangepakt. Ik was recentelijk op een klimaathandelsmissie. Minister

Asscher heeft mij toen in de Kamer vervangen. Hij heeft gezegd dat de Kamer nog voor het kerstreces, in december, een brief ontvangt over de situatie bij Winsum. Daarin zal ik de Kamer ook mijn visie geven op de aanpak die ik voor ogen heb van de andere 110 openbare niet actief beveiligde overwegen, de NABO's, in Nederland. Vooruitlopend hierop wil ik hier wel het volgende over zeggen. Ik wil in ieder geval de aanpak wijzigen: wij gaan van vraaggestuurd naar meer aanbodgestuurd en risicogericht onze prioriteiten bepalen. Nu gebeurt dit namelijk op basis van wat de gemeenten willen en gaan wij – om het even plat te zeggen – draaien als dat financieel kan. Dat moet op een slimmere manier, wat betekent dat dit per gebied wordt bekeken en besproken, bijvoorbeeld samen met wegbeheerders en andere partijen. In de media is al het bericht verschenen dat daarvoor ongeveer 170 miljoen nodig zal zijn. Ik wil hierover zeggen dat zo'n bedrag door ons op dit moment niet wordt onderschreven. Ik denk dat het belangrijk is om dat hier te zeggen, omdat niet alle niet-beveiligde overwegen standaard zullen moeten worden voorzien van zogenaamde AHOB, automatische halve overwegbomen. Inderdaad, die afkortingen zijn vreselijk. Het opheffen van overwegen of beter waarschuwen kan ook een oplossing zijn. Bij ProRail wordt een flink aantal innovaties met betrekking tot overwegen onderzocht die op een andere manier hetzelfde effect kunnen bereiken. Die innovaties zijn voor een deel zeer veelbelovend. Ik denk dus dat het noodzakelijk is om daarnaar te kijken. We hebben nu een budget van 10 miljoen voor het programma. Dat was overigens altijd al een startbudget. We zullen in de decemberbrief moeten terugkomen op hoe we dit de komende jaren verder gaan financieren, maar met een echt beleidsverhaal erbij. Dat is dus een heel pakket, want anders is het natuurlijk gewoon een druppel op een gloeiende plaat.
Met betrekking tot fietsparkeren wees de heer Hoogland op een aantal gemeenten die eigenlijk heel snel om duidelijkheid vragen. Dat erken ik. Wij hebben wel steeds gezegd dat we nu een extra budget beschikbaar hebben gesteld, samen met de gemeenten, andere overheden, waaronder de provincies, de vervoerders et cetera. Wij werken aan de hand van criteria. Dan kijken we naar de absolute en de relatieve noodzaak. Wat zouden de gevolgen van uitstel zijn als we het project dat nu bij ons voorligt, niet zouden honoreren? Maken we bijvoorbeeld laten bijbouwen onmogelijk en is het ook echt realiseerbaar voor 2020? Dat is ook de urgentie. Op die manier kijken we naar de verdeling van de middelen. Ik verwacht dat we in december tot een bestuurlijk overleg kunnen komen en daarmee ook tot een precieze aanwijzing van de locaties.
De heer Madlener vroeg naar de voorbereiding op het winterweer. Na de vallende blaadjes komen de sneeuwvlokken. We hebben de Kamer – volgens mij vorige week – een brief gestuurd ten behoeve van het algemeen overleg dat we op 20 december zullen hebben. Ik ga er dus van uit dat we elkaar dan nog wel even treffen over dit onderwerp. We willen eigenlijk zo veel mogelijk in control zijn door alles te doen wat we kunnen doen om voorbereid te zijn. Er is ook veel geleerd van de jaren waarin er nog wel sneeuw viel. We hebben in ieder geval de vorige winter een GroenLinks-winter gehad. Dat zeg ik maar alvast tegen de heer Madlener. Het was toen immers betrekkelijk zacht weer. Ik weet natuurlijk niet of die klimaatverandering deze winter doorzet. De voorspellingen zijn overigens wel dat het steeds warmer wordt aan onze kant van de wereld, maar desalniettemin zijn wij voorbereid op de koude, of die nou komt of niet. Ik denk dat wij daarop moeten worden beoordeeld. Voor dit type problemen zijn er overigens wel oplossingen, vooral in de techniek. Ook daar wordt naar gekeken. Dit speelt ook in andere landen. Ik heb recentelijk met mijn collega in Groot-Brittannië gesproken. De eerste vraag die ik kreeg, was of ik ook zoveel last had van «leaves on lines». Dat kon ik hartgrondig bevestigen. Daarna hebben we even uitgewisseld wat het met je doet als

je daarover in het parlement ter verantwoording wordt geroepen. Dat was een vrolijk samenzijn; dat begrijpt u!
De heer Van Helvert zegt dat ontkokering moet. Dat ben ik met hem eens en wij zijn daar ook mee bezig, bijvoorbeeld met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. Eigenlijk is dat tweeledig. De suggestie om met de binnenvaart aan de slag te gaan, hebben we natuurlijk meteen voortvarend opgepakt. Dit gaat dus niet moeizaam omdat wij dit niet zouden doen. We hebben het Bureau Binnenvaart gevraagd om op te treden als een soort makelaar tussen de verschillende marktpartijen, maar soms is het probleem dat niet alle vervoerders hun goederen kunnen afleveren op een plek waar binnenvaart aanwezig is. Soms moet het dus wel degelijk over het spoor. Als je dan moet gaan flipfloppen tussen eerst op het spoor, dan op water en dan weer terug op het spoor, levert dat voor marktpartijen gewoon niet altijd een interessante businesscase op. Dit is dus geen kwestie van politieke onwil; soms komt er een furieuze binnenvaartvertegenwoordiger op Twitter langs. Dat is niet rechtstreeks tot mij gericht, maar ik zie het wel allemaal gebeuren, want ik zie best wel veel, merk ik. Dan denk ik: je kunt best boos zijn, maar niet op ons, want het ligt niet aan ons. Ik ben het inhoudelijk zeer met het pleidooi voor ontkokering eens. Dat is ook de reden waarom ik bijvoorbeeld onze mensen die op het terrein van de chemische industrie vanuit het milieu in de weer zijn, heb gevraagd of wij iets kunnen doen aan het wegnemen van de bron. Zodra wij fabrieken bijvoorbeeld in staat stellen om hun stoffen op eigen grond te produceren, hoeft daar niet meer mee gesleept te worden. Daarvan hebben we de Kamer een paar tekenende voorbeelden kunnen noemen. Met de Minister moet ik wel vaststellen dat Lekker doorrijden als plan op zich nog niet de ontkokering laat zien waar de heer Van Helvert zo vurig voor pleit. Dat gaat immers vooral over «vroem vroem», lekker rijden, en iets minder over bijvoorbeeld het spoor. Ik weet dat dit uitlokking is, maar anders wordt het zo saai, voorzitter.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De Minister zei ook al zoiets. Het plan Lekker doorrijden heeft betrekking op de files. Die staan inderdaad op de weg, maar ik denk dat een deel van een oplossing voor de files in ontkokering ligt. De projecten die we daarbij hebben genoemd, zoals iedereen projecten heeft genoemd die aandacht nodig hebben, hebben natuurlijk vooral betrekking op de weg. Alleen omdat we ons extra zorgen maken over de bereikbaarheid van Zeeland, zowel via de weg als via het spoor, heb ik met betrekking tot Zeeland specifiek één keer een intercity genoemd, maar het is dus een reactie op de situatie op de weg.

De **voorzitter**:
Dat was ter verduidelijking.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik ben natuurlijk ook maar een simpele Staatssecretaris die over het spoor gaat, maar mijn redenering is nog altijd dat het vanzelf wat minder druk wordt op de weg als je meer mensen in het openbaar vervoer krijgt. Dat is maar een suggestie. Daar zou de heer Van Helvert nog een keer over kunnen nadenken, ontkokerd en wel.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik ben het helemaal eens met de Staatssecretaris. Het punt is natuurlijk wel dat 75% van de door personen in Nederland afgelegde kilometers betrekking heeft op de weg en slechts 9% op het spoor. «Laten we hen allemaal de trein in duwen» klinkt altijd heel goed, maar dat is natuurlijk lastig, gelet op het aantal afgelegde kilometers. Het kan natuurlijk nooit een totale oplossing zijn, maar alle beetjes helpen tegen het fileprobleem.

Dat ben ik helemaal met de Staatssecretaris eens. Waar dat kan, moeten mensen de trein in en niet de auto; daar heeft de Staatssecretaris gelijk in.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik ben het met de heer Van Helvert eens dat dit niet een kwestie van duwen moet zijn, maar van verleiden. Dat is de kern. Daar moet je ook een goed product voor leveren. Daar kom ik straks nog op terug, maar dat is absoluut van belang. We zien overigens wel dat het aantal reizigers elk jaar toeneemt, volgens mij met 3%. Het spoor laat wat dat betreft dus zien dat er nog muziek in zit.
Ik kom bij een serieus probleem dat even in een debat tussen de heer Bruins en de heer Hoogland aan de orde kwam. Ook mevrouw De Boer vroeg daar aandacht voor. De heer Smaling vroeg daar indringend aandacht voor, want hij had in een vorig debat een geluidsfragment bij zich van het booggeluid, onder andere bij Hilversum, maar niet alleen daar. Ik heb de Kamer hierover vanochtend een brief gestuurd. Het spijt mij dat dat zo kort voor het debat gebeurde. Ik kan mij dus echt voorstellen dat de Kamerleden nog niet alle binnenkomende berichten hebben kunnen openen of lezen. In de brief hebben wij de Kamer geïnformeerd over de aanpak met betrekking tot dit booggeluid. We hebben al eerder met elkaar vastgesteld dat dit heel vervelend is, ook voor omwonenden. Gemeenten hebben daar aandacht voor gevraagd. Net als de Kamer vind ik dat we deze problematiek niet kunnen negeren. In de brief heb ik dus een aantal maatregelen voorgesteld. Ik trek 4 miljoen uit om allereerst de situatie aan te pakken in de steden waarvan wij nu denken dat de nood daar het hoogst is. Dat zijn Hilversum, het door de heer Bruins genoemde Leiden, Nijmegen en Soest. Eindhoven heeft al het een en ander gedaan. Dat krijgt eigenlijk dezelfde aanpak als de nu door ons voorgestelde aanpak voor de vier genoemde steden, maar dan met terugwerkende kracht. Daarnaast vragen wij ProRail om onderzoek te doen naar een integrale landelijke aanpak. We weten immers inderdaad dat dit in meer gemeenten speelt. Intussen bekijken we ook of we met nieuwe Europese rekenregels, waarin wel rekening wordt gehouden met bijvoorbeeld booggeluid, in dit land ook iets op het terrein van wetgeving moeten gaan doen.
Dit levert een enorme verantwoordelijkheid op; de heer Hoogland sprak daar terecht over. Die verantwoordelijkheid moet je ook kunnen dragen en het moet ook allemaal uitvoerbaar zijn. Het is dus echt een verkenning. Zo moet dit worden gezien. Voordat de Kamerleden met elkaar in de weer moeten om zaken te doen, is mijn bescheiden advies dus om de brief even te lezen. Ik denk namelijk dat daar voor een belangrijk deel in staat waar terecht om werd gevraagd.
Dan kom ik bij het laatste punt in dit blokje: het spoorgoederenvervoer en de terminals. Mevrouw De Boer heeft daarover gesproken. We hebben natuurlijk beleid voor spoorgoederenknelpunten. Een eis daarvoor is dat de regio's zelf verantwoordelijk zijn voor de overslagpunten. Dat is de basis. Als er een nationaal belang aan de orde is en als dat bewezen kan worden, zeg ik daar even bij, want dat is wel van belang, dan speelt ook het Rijk een rol. Bij Barneveld is dat niet aan de orde, want dat is echt een regionaal overslagpunt. Coevorden is een kleinschalige terminal die samenwerkt met een terminal in Bad Bentheim. Dat is volgens mij Europees goed geregeld. Dan is mijn adagium – de heer Elias gaat mij vast vergeven dat ik het in het Engels zeg – if it ain't broke, don't fix it. Laten we ons daar vooral niet mee bemoeien. Om bij Venlo een railterminal te realiseren, hebben we 30 miljoen gereserveerd, en bij Valburg ondersteunen we de activiteiten van de marktpartijen en de provincie. Er komt ergens volgend jaar nog een gelegenheid – dat zit ook in de bestuurlijke afspraken – om aan te tonen of er wel of geen nationale meerwaarde is. Daarover zijn we het nu gewoon nog niet eens. We hebben die strijd, zo u wilt, even gestaakt om wat meer informatie te

verzamelen. In het bestuurlijk overleg van oktober jongstleden hebben we daar afspraken over gemaakt. Ik ben aan het einde van dit blok.
Het volgende blok is de file op het spoor. Je zou het het blok van mevrouw Van Tongeren kunnen noemen. Zij heeft vlak na mijn aantreden gesproken over vijf knelpunten, en ik vond dat op zichzelf een heel goede suggestie, omdat we ons daarmee ook veel beter realiseren dat het ook ontzettend druk is op het spoor. Het investeren in bijvoorbeeld het PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) en het beveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System) heeft natuurlijk naast de veiligheidscomponent van het laatste ook een belangrijke capaciteits-component. We maken daarmee feitelijk meer ruimte op een toch al heel erg druk spoor. Ik heb dus waardering voor die top vijf. Ik loop ze, om mevrouw Van Tongeren recht te doen, even heel kort langs. Daaruit blijkt ook dat we daar nu al flink mee bezig zijn, al zeg ik het zelf.
Utrecht–Arnhem–Zevenaar: ja, daar moet een probleem opgelost worden en dat doen we ook. Het is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en er wordt dus extra infra aangelegd bij Driebergen–Zeist en Ede–Wageningen. Bij Veenendaal wordt een overweg ongelijkvloers gemaakt. Het tweede punt is Den Haag–Rotterdam. Tussen Delft en Rijswijk wordt het traject viersporig gemaakt en we hebben, zoals in de MIRT-brief te lezen viel, bestuurlijk afgesproken dat we kijken naar mogelijke maatregelen bij Schiedam en Rotterdam. Dan gaan we naar de noordvleugel, Lelystad–Almere–Amsterdam–Schiphol, de OV SAAL-corridor. Ik heb als Kamerlid daar ooit nog als rapporteur bovenop mogen zitten. We zien nu dat er een station komt met acht sporen bij Weesp en ERTMS op de hele lijn. Dat is ook noodzakelijk, want inderdaad: daar moet de capaciteit enorm vergroot worden. Dan kom ik bij de Zaanlijn, Alkmaar–Uitgeest–Amsterdam. Die is ook onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Er gaan extra intercity's naar Alkmaar rijden en extra sprinters naar Uitgeest. Kortom, vier van de vijf knelpunten van mevrouw Van Tongeren worden dus aangepakt. Over een van de vijf knelpunten hebben we discussie, en daarmee ga ik nu recht doen aan de heer Smaling, want hij heeft daar vandaag vragen over gesteld. Dat punt komt terug in het rondje over de regio's, de brug bij Ravenstein. Op dat punt ga ik u ernstig teleurstellen. Dan weet u dat alvast, maar de uitleg volgt. Ik hoor iemand «een cliffhanger» fluisteren. Zo is het.
Wanneer hebben we zicht op meer dan alleen staan in de veel te drukke treinen? Het is inderdaad ontzettend vervelend als je als reiziger moet staan, zeker als het langere afstanden betreft. Ik ben vorig jaar in december begonnen met het verzoek aan de NS om alles uit de kast te halen. Dat is in de wandelgangen het «alles uit de kast»-scenario gaan heten en dat hebben we onafhankelijk laten reviewen. Ik dacht namelijk dat wij dat met elkaar wel goede stappen kunnen vinden, maar dat het misschien toch verstandig is om een derde partij ernaar te laten kijken. Uit de review die we hebben laten uitvoeren, blijkt dat de NS zich maximaal inspant. Het is wel van belang dat we aan de bal blijven, want het is nog steeds hartstikke druk en we zijn er nog niet. Van belang is ook dat een van de maatregelen die de meeste zoden aan de dijk zetten, de instroom in december van de nieuwe FLIRT-treinen, doorgezet wordt. Wij zijn er vanuit de concessie ook voortdurend aan gehouden, ervoor te zorgen dat NS de reizigers «een redelijke kans op een zitplaats» biedt. Let wel op de bewoording, want die is heel precies. Dat betekent dat we niet altijd kunnen garanderen dat mensen in de spits niet staan. Dat blijft ook zo, maar het is wel van belang dat we daar duidelijke afspraken over maken. We zijn ook nog bezig met slimme oplossingen rondom het spitsmijden. Daar heeft mevrouw Van Veldhoven eerder naar gevraagd. Wat dat betreft is dit een onderwerp dat blijvend aandacht vraagt. Het is goed dat die druk vanuit de samenleving en de politiek er ook is.
Dan wil ik beginnen aan mijn rondje door Nederland. Ik begin met Noord-Nederland. Mevrouw De Boer vroeg – een intrigerende vraag – of

er voldoende partijen zijn voor marktwerking bij de aanbesteding van het regionale vervoer in Noord-Nederland. We hebben dat ook in het bestuurlijk overleg aan de orde gehad. Er zijn bij de bestuurders wel zorgen over of er voldoende marktspanning komt. Dat is hoe ze dat chic verwoorden. Gaan er voldoende partijen meedingen? Het is overigens niet een taak van het Rijk om dat te inventariseren. We hebben al eerder vastgesteld dat het heel belangrijk is om te focussen op het vervoer bij het hoofdrailnet. De Minister van Financiën en de NS hebben daar samen over gesproken. We hebben een paar niet erg leuke dossiers achter de rug in Limburg. We maken overigens ook uitzonderingen op deze lijn, namelijk daar waar sprake is van een samenloop met het hoofdrailnet van ten minste drie stations. Daar is in Noord-Nederland geen sprake van. Op dit moment zie ik geen ruimte om tegen NS te zeggen: jullie moeten meedoen. Ik denk ook niet dat dat mijn rol is. Ik heb wel een suggestie aan de noordelijke provincies gedaan om de ACM te laten bekijken in hoeverre er voldoende marktspanning is. Daarmee kunnen we uw vraag laten beantwoorden door een onafhankelijke en objectieve waarnemer. Dat kan en het lijkt mij ook een verstandige route. Ik begrijp de zorg wel en daar wil ik ook niet vanaf zijn, maar dit verhaal heeft een hele achtergrond en we moeten heel precies zijn. Op zo'n moment moet iedereen in zijn rol blijven. Deze suggestie leek ons behulpzaam. Daarmee kan de vraag beantwoord worden en als zich een probleem voordoet, spreken we daar wel weer over, wij met de noordelijke bestuurders, maar de Kamer ongetwijfeld ook met mij. Laten we het zo doen, zou mijn voorstel zijn. Het is aan de bestuurders zelf om dat in gang te zetten.
Dan de IC Zwolle–Leeuwarden. Daarover ging het tweede stuk dat vanochtend nog uw kant op is gekomen, excuus daarvoor. Is daar wel of geen structurele oplossing voor? Mevrouw De Boer heeft de vraag van de heer Hoogland eigenlijk al beantwoord. Het goede nieuws is dat er een extra trein kan gaan rijden als ProRail in de loop van 2017 maatregelen heeft getroffen om dat mogelijk te maken. Dan komt de tweede IC tussen Leeuwarden en Zwolle eind 2017. Dat is goed nieuws, want ik begreep ook heel goed dat er door verschillende partijen investeringen zijn gedaan; die willen op een gegeven moment ook dat het wat oplevert. Er is ook in de afgelopen week hard aan gewerkt om dat voor elkaar te krijgen en ik ben echt heel blij dat dat gelukt is, met hulp van iedereen. Dat is hartstikke goed. Het adagium voor de toekomst is dan ook: als we meer samenwerken op het spoor, dan zie je ook dat we veel meer voor elkaar krijgen, maar dat is slechts een kleine opmerking ter inkleuring.
Dan komen we als vanzelf bij het landsdeel waar ik nu woon, namelijk Oost-Nederland. De enige vraag daarover betrof de brug bij Ravenstein. Daar is het punt – dit zeg ik tegen de heer Smaling, die de vraag stelde, en indirect ook tegen mevrouw Van Tongeren, die de brug in haar top vijf had zitten – dat er, zo blijkt uit de capaciteitsanalyses die we tot nu toe gezien hebben, geen knelpunt bij die brug blijkt te zijn. Op een gegeven moment moet je op basis daarvan natuurlijk handelen, want ik ben niet van de afdeling «een capaciteitsanalyse is ook maar een mening». Dat vind ik niet heel verstandig. Als daar niet een echte urgentie uit naar voren komt, beweeg ik niet. Dat is, in ieder geval bestuurlijk, meestal een heel verstandige lijn. Als begin 2017 uit de nieuwe capaciteitsanalyse, die op verzoek van velen ook weer anders in elkaar zit, plotseling naar voren komt dat dit wel een knelpunt is, moet ik mijn niet-bewegen heroverwegen. Dat zal ik dan ook eerlijk doen, want dan blijkt uit zo'n capaciteitsanalyse dat het toch anders zit dan je eerder had verwacht. Maar die analyse wachten we wel af; dat zou mijn advies zijn.
Ik kom bij het zuiden, bij de heer Van Helvert en vele anderen. Met betrekking tot Vierpaardjes zijn we eruit. Net voor het weekend is een akkoord bereikt met de provincie Limburg, volgens mij in de laatste week van de bij mij geliefde gedeputeerde Van der Broeck, die er echt heel veel aan heeft gedaan om dit tot een goed einde te brengen. We hebben een

oplossing voor de financiering van zelfs een tunneloplossing bij Vierpaardjes. Dat is een gedragen oplossing waarin alle partijen – Limburg, Venlo en ook mijn ministerie – hun verantwoordelijkheid hebben genomen. Ook dit kan volgens mij dus van de bucketlist van velen, ook die van mij. Ik dacht: we moeten toch een keer de knoop doorhakken, want anders komen die vier paarden mij in mijn dromen nog een keer 's nachts opzoeken; dat moeten we niet hebben.
Als iedereen dit feestje even in stilte heeft gevierd, gaan we weer verder. Dan komen we bij de Zuidvleugel, Zuid-West, de Moerdijkbrug. Dat is geen mooi verhaal. De werkzaamheden aan de Moerdijkbrug gaan plaatsvinden in het tweede kwartaal van 2017. Dat is de eerste mogelijkheid, omdat we met aanbestedingen te maken hebben en dus met termijnen. Dat gaat ook gewoon pijn doen; dat is niet anders. Er komt overlast. De vraag is alleen hoe we die overlast tot een minimum kunnen beperken; ik denk dat dat ook bij de Kamerleden de gerechtvaardigde vraag is. Daarover hebben we nu overleg met NS en de goederenvervoerders, maar ook met de reizigersorganisaties. Daarbij bekijken we hoe we de buitendienststellingen letterlijk kunnen optimaliseren om de overlast zo beperkt mogelijk te maken. Ik neem de Kamerleden even mee in de techniek: bij de werkzaamheden wordt het aantal lassen tussen de zogenoemde spoorstaven verminderd. Waarom? Dat is een heel goede mogelijkheid om het aantal verstoringen in de toekomst te laten afnemen. Dat is een bewezen techniek. We hopen dat de brug dan in ieder geval weer tien jaar beschikbaar is. Ik zou haast zeggen: dat zou ook wel moeten, want we stoppen er genoeg geld in.
Het laatste punt – ik hoop dat het qua tijd toch reuze meevalt – is de Noordvleugel. De heer Smaling vroeg of ik bereid ben om te kijken naar een lightrailverbinding. Zoals gezegd investeren wij echt al heel fors in het hele verhaal met betrekking tot OV SAAL. De focus ligt tot en met 2030 ook echt daarop, inclusief het implementeren van ERTMS op die lijn, waardoor je de capaciteit enorm kunt laten toenemen. Dan kunnen er gewoon meer treinen rijden. Op de middellange termijn is de groei van het aantal reizigers van Amsterdam richting Flevoland en Almere daarmee naar ons idee voldoende ondervangen. Op dit moment is er dus geen aanleiding om tot 2030 ook nog te kijken naar een lightrailverbinding of een heel dure IJmeerverbinding. Daarmee zeg ik niet dat dit voor een verdere toekomst uitgesloten is. Dat hangt heel nadrukkelijk af van nieuwe cijfers en ontwikkelingen, maar nu is dit niet nodig.
Het vraagstuk van de Kennemerlijn komt eigenlijk elke keer terug; mevrouw Van Tongeren vroeg daarnaar. Naar aanleiding van een algemeen overleg van eind oktober is toegezegd dat NS nog een keer in gesprek gaat met de regio over de mogelijkheden om de dienstregeling voor 2017 en latere jaren te verbeteren en om de Kamer nog voor het kerstreces te melden wat daaruit is gekomen. Er was eigenlijk al een bestuurlijk overleg gepland, maar dat is op 21 december. Hoewel het kerstreces dit jaar laat begint, is dat overleg net iets te laat. Het zou mooi zijn als ik de Kamer iets kan laten weten voor 20 december, wanneer we elkaar weer uitgebreid treffen over het spoor. Er wordt nu dus een poging gedaan om dat overleg nog naar voren te halen. Dan zouden we dit dus niet vandaag bespreken, maar ik hoop op basis van een antwoord op de vraag die mevrouw Van Tongeren eind oktober al heeft gesteld, de Kamer voor het AO van 20 december een brief te kunnen sturen over de uitkomst, zodat we daarover nog voor de kerst met elkaar van gedachten kunnen wisselen.

De **voorzitter**:
Sneller kan het niet, zou ik zeggen. Ik neem aan dat er nog moet worden gekeken naar moties en dergelijke. Ik stel voor om daarmee tegelijkertijd ook te schorsen voor de eetpauze. Ik denk dat we dan nog voor de nagestreefde eindtijd van 21.00 uur klaar zullen zijn.

De vergadering wordt van 17.55 uur tot 18.55 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heet de extra gasten van het Ministerie van harte welkom. Ik geef het woord aan de heer Smaling. Ook voor deze tweede termijn gelden vaste spreektijden. U hebt vier minuten de tijd, mijnheer Smaling. Ja, dat is maximaal, mijnheer Bisschop. Ik zal verder twee interrupties toestaan. Dan geef ik nu het woord aan de heer Bisschop voor zijn tweede termijn.

De heer **Bisschop** (SGP):
Dank u wel, voorzitter, maar ik denk dat de heer Smaling voorrang heeft.

De **voorzitter**:
Ja, u hebt gelijk. Het woord is aan de heer Smaling.

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Ik houd het vrij kort. Ik heb een motie over de binnenvaart. Daar ben ik altijd druk mee en deze keer ook weer.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de binnenvaart te kampen heeft met een toenemend aantal knelpunten op het vaarwegennet en een slechte staat van onderhoud;

overwegende dat het vervoer per water goed is voor het milieu, het wegennet ontlast en er voldoende capaciteit is;

verzoekt de regering om komend jaar versneld te investeren in betere sluisbediening, meer ligplaatsen en afloopvoorzieningen voor de binnenvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Smaling en Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 21 (34 550-A).

De heer **Smaling** (SP):
De Minister heeft gesproken over knooppunt Hooipolder. Daarover hebben wij het vaker gehad in de Kamer. Het is het laatste autosnelwegenknooppunt met stoplichten. De SP-fractie is van mening dat dit echt niet meer kan. Ik zie in dit debat wel een beetje dat wij de boel zullen aanpakken, maar het blijft een keuze tussen pleisters plakken en het knooppunt de status te geven die het verdient. De Minister wijst erop dat er uit de richting Waalwijk matrixborden zijn geplaatst. Ik krijg echter berichten dat dit niet zo is. Ik vraag haar daarom om hier nog eens op te reageren, desnoods schriftelijk. De situatie moet natuurlijk wel zo worden voorgesteld als hij in werkelijkheid is. Ik heb ook gevraagd naar de ongevalscijfers die uitgaan van een bandbreedte van twee kilometer aan weerskanten van het knooppunt, maar de files lopen echt wel vijf of zes kilometer door. Dus als je die bandbreedte aanneemt, is het een ander

verhaal. Als de Minister niet in staat is om hier meteen op te reageren, vraag ik haar dit bij een andere gelegenheid te doen.
Dan heb ik nog een motie over de Westerscheldetunnel. Ik besef dat dit een grotendeels provinciaal project is, maar het stamt wel uit een tijd dat de provincie daarin heeft geïnvesteerd zonder dat zij daarvoor het geld had. Nu verdient zij het via de tolheffing terug. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Zeeuwen sinds de opening van de Westerscheldetunnel tol betalen om van en naar Zeeuws-Vlaanderen te reizen;

constaterende dat omrijden via Antwerpen en gebruik van de veerdienst Breskens–Vlissingen geen volwaardig alternatief vormen;

overwegende dat krimpregio Zeeuws-Vlaanderen en industrieel centrum Terneuzen behoefte hebben aan een economische impuls en een sterker imago van aantrekkelijke vestigingsregio;

verzoekt de regering, met de provincie Zeeland te overleggen hoe de Westerscheldetunnel tolvrij gemaakt kan worden, op zijn minst voor regelmatige gebruikers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 22 (34 550-A).

De heer **Smaling** (SP):
Mijn laatste motie gaat over Utrecht. Ik verwacht dat de Minister haar zal ontraden, maar ik hoop toch dat zij haar zo intelligent geformuleerd vindt dat ... De wonderen zijn de wereld nog niet uit.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de stad Utrecht de komende jaren heel hard groeit en dat dit ook geldt voor Utrecht Science Park;

van mening dat dit een mobiliteitsvisie op «Groot Utrecht» vereist die verdergaat dan het verbreden van één snelweg à raison van ruim 1 miljard euro;

constaterende dat modellen van Rijkswaterstaat laten zien dat verbreding van de A27 aan de oostzijde van Utrecht extra druk zal zetten op het onderliggend wegennet en de parkeerdruk op Utrecht Science Park;

verzoekt de regering, met de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht een multimodaal, regionaal bereikbaarheidsplan op te stellen, met inbreng van Utrecht Science Park;

verzoekt de regering voorts, een eventueel tracébesluit over de verbreding van de A27 niet te nemen tot het moment dat dit plan op tafel ligt en de alternatieven goed in beeld zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 23 (34 550-A).

De heer **Smaling** (SP):
Mijn vier minuten zitten er bijna op. Dat is jammer, maar het is niet anders.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. Ik dank de Minister en de Staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn. Het is goed dat wij de toezegging hebben gekregen dat smart maintenance breder zal worden opgepakt. Er blijft echter nog wel een aantal algemene vragen over.
Dit geldt bijvoorbeeld voor de MIRT-spelregels. Waar wordt de bekostiging gevonden voor de maatregelen in het kader van het programma Beter Benutten? Welke spelregels gaan wij daarvoor afspreken? Ik ga ervan uit dat dit nog verder moet worden uitgewerkt, evenals de samenwerkingspijler binnen de MIRT-spelregels en de inpassingen.
Ik zal nu een aantal moties indienen en de heer Hoogland zal mede namens mij ook een aantal moties indienen. Die moties hebben betrekking op vragen die eerder tijdens dit debat zijn gesteld. Een van die moties gaat over de noordkant van Amsterdam.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat aan de noordkant van Amsterdam sprake zal zijn van toenemende files;

overwegende dat het kabinet op grond van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2013 stelt dat de knelpunten structureel zijn;

constaterende dat het kabinet vanuit de verlengde ruimte voor het wegendeel van het Infrafonds middelen vrijmaakt voor een programma om de wegenknelpunten in de regio Amsterdam op te lossen;

verzoekt de regering, in dat programma de aanpak van knooppunt Zaandam te prioriteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (34 550-A).

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik weet dat er in de regio Amsterdam nog diverse MIRT-studies gaande zijn. In het kader van de A1/A6/A9-corridor wordt de A9 aangepakt, maar wij zien dat juist de files bij Haarlem en richting Alkmaar toenemen. Wij wachten de uitkomst van de nieuwe NMCA af, want wij denken dat dit ook in de toekomst zal worden opgepakt. Dit zal waarschijnlijk tijdens een debat volgend jaar zijn.
De heer Hoogland zal mede namens mij aandacht vragen voor de bereikbaarheid van de omgeving van Rotterdam. Wij weten dat daar in de komende periode flink wat moet gebeuren. Dat geldt ook voor de N59 in Zeeland. Wij hebben gelukkig de toezegging van de Minister gekregen dat de A4 verder zal worden aangepakt waar die in de flessenhals vastloopt. Daarvoor is een extra bedrag van 50 miljoen beschikbaar, maar ook voor de A13, de A20 en de A4 – ik zal het hele rijtje niet opnieuw opsommen – zijn nog flink wat wensen. Ik roep de Minister op om daaraan in samenwerking met de regio zo snel mogelijk invulling te geven. De kern is erop gericht om de doorstroming op orde te hebben.
Ik ga door naar de Goederencorridor Oost. De heer Hoogland zal mede namens mij aandacht vragen voor de A15.
Namens de heren Hoogland, Van Helvert en Bruins dien ik vervolgens een motie in over de N50.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de N50 Kampen–Kampen Zuid te maken heeft met verkeersveiligheids- en doorstromingsproblemen;

overwegende dat voor de verdere economische ontwikkeling van de regio Zwolle een goede bereikbaarheid belangrijk is;

overwegende dat de regio bereid is een forse bijdrage te leveren op grond van de eerdere motie-Visser/Hoogland inzake de regionale wensen (34 300-A, nr. 77);

verzoekt de regering, 5 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de aanpak van de N50 Kampen–Kampen Zuid en de aanpak hiervan zo spoedig mogelijk te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser, Hoogland, Van Helvert en Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 25 (34 550-A).

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dan de volgende motie over de A58. Daarover hebben wij kort gesproken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de A58 op verschillende plaatsen is of wordt aangepakt, maar dat onduidelijk is of de doorstromingsproblemen op de A58 daarmee volledig worden opgelost;

verzoekt de regering, in overleg met de regio te onderzoeken of en hoe de doorstromingsproblemen op de A58 tussen Breda en Tilburg structureel kunnen worden aangepakt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 26 (34 550-A).

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik heb nog een motie over de A1 en de A30.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ten aanzien van het knooppunt A1/A30 de NMCA van 2017 wordt afgewacht om te zien of er sprake is van een rijksknelpunt;

overwegende dat dit knooppunt volgens de ANWB tot de top vijf van fileknelpunten in Nederland behoort;

overwegende dat de regio Food Valley een economische en innovatieve topregio vormt en een goede bereikbaarheid van belang is;

constaterende dat de bereikbaarheid van de regio vanuit de A1/A30 bij Barneveld onvoldoende is en dat een aantal voorgenomen kortetermijn-maatregelen van het Rijk geen structurele oplossing bieden om de bereikbaarheid echt te verbeteren;

constaterende dat de provincie Gelderland pas komend voorjaar een besluit zal nemen over een regionale bijdrage voor de aanpak van dit knelpunt op grond van de motie-Visser/Hoogland inzake de regionale wensen (34 300-A, nr. 77);

overwegende dat de regio bereid is om zelf een MIRT-onderzoek te starten om de problematiek en nut en noodzaak van structurele verbeteringen te onderzoeken;

verzoekt de regering, tot 1 april 2017 een bedrag van maximaal 10 miljoen euro te reserveren als rijksbijdrage voor de aanpassing van de A1/A30,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 27 (34 550-A).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De VVD vraagt regelmatig aan andere partijen naar de dekking van moties. Ik ben benieuwd welke dekking er is voor de laatste, maar ook voor de andere moties.

Mevrouw **Visser** (VVD):
De vrije investeringsruimte uit het verlengde Infrastructuurfonds dan wel de onderuitputting.

De **voorzitter**:
Mevrouw Visser vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik vraag een toezegging over het knooppunt Hooipolder. De heer Hoogland heeft hier ook naar gevraagd. Er is wat gedoe ontstaan over de vraag of er wel of geen regionale bijdrage wordt geleverd en of het project is gedekt. Ik leid uit de MIRT-brief af dat het is geregeld. Kan de Minister dit bevestigen? Dan kunnen provincie en het Rijk zo snel mogelijk aan de slag gaan.

De heer **Smaling** (SP):
Het staat natuurlijk iedereen vrij om moties in te dienen, maar als ik terugkijk op de afgelopen paar jaar, dan stel ik vast dat de ChristenUnie en de SGP het dossier hebben getrokken waarover mevrouw Visser nu een motie indient, de motie over Barneveld, de A1/A30. Het valt mij een beetje tegen dat er nu een bijna-meerderheidsmotie wordt ingediend zonder die partijen recht te doen. Wat is de overweging van mevrouw Visser om het zo aan te pakken?

Mevrouw **Visser** (VVD):
De VVD heeft samen met de Partij van de Arbeid voor de zomer een aantal regionale projecten geagendeerd die volgens de systematiek geen knelpunten zijn, maar wel belangrijk zijn. Vandaar deze motie, die ik mede namens de heer Hoogland heb ingediend. Dit is een vervolg daarop. De heer Hoogland zal nog een aantal moties mede namens mij indienen. Het is geen onwil of wat dan ook.

De heer **Smaling** (SP):
Bij het vorige MIRT-overleg sprak ik over een rupsje-nooit-genoegmotie. Toen werden er een stuk of zes, zeven of acht projecten in één motie met bolletjes opgesomd. Dan claim je dus eigenlijk het oplossen van al die knelpunten en die vertalen zich nu in moties van de Partij van de Arbeid en de VVD. Ik vind dit niet zo aardig voor de SGP en ChristenUnie. Zij hebben echt heel veel moeite gedaan om dit op de agenda te krijgen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat waarderen wij zeer. Ik benadruk dat dit geen onwil is geweest. Dit zal ook blijken uit een aantal andere moties. Bijvoorbeeld de motie over de N50 hebben wij samen met het CDA ingediend en de motie over Kornwerderzand hebben wij ook eerder gedaan. De heer Hoogland zal dit straks voorstellen.

Voorzitter: Visser

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Ik heb een aantal moties en ik ga vanwege de tijd gelijk van start.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het voor de beroepsvaart waaronder de visserij niet altijd mogelijk is via vaarroute Westgat de haven van Lauwersoog te bereiken;

overwegende dat er vanuit de regio het aanbod ligt om te investeren middels een pilot in het baggeren van het Westgat en om dit ook te financieren;

verzoekt de regering om een bijdrage te leveren aan de uitwerking van een monitoringsplan voor deze pilot,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Jacobi. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 28 (34 550-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Infrastructuurfonds met twee jaar wordt verlengd;

overwegende dat er geen ruimte is voor het stimuleren van het goederenvervoer, terwijl de toegevoegde waarde voor Nederland in de vorm van banen evident is;

van mening dat Venlo een onmisbaar knooppunt is in het goederenvervoer als poort naar de rest van Europa;

verzoekt de regering, te onderzoeken of en welke capaciteitsvergrotende investeringen in spoor nodig zijn om Venlo verder uit te bouwen als internationaal vervoersknooppunt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 29 (34 550-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat investeren in op- en overslagterminals voor goederenvervoer een economische investering in de BV Nederland is;

constaterende dat de regio een regionale bijdrage aan de ontwikkeling van een railterminal Gelderland heeft toegezegd;

overwegende dat de regering heeft toegezegd in te zetten op zo veel mogelijk medewerking en de internationale status van de railterminal Gelderland wordt onderbouwd, inclusief onderzoek naar nut en noodzaak;

verzoekt de regering, in overleg te treden met de regio of en waar een aanvullende financieringsbehoefte ligt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 30 (34 550-A).

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik kom op mijn laatste motie. Ik realiseer mij eerlijk gezegd ook dat de heren Bisschop en Van Helvert ... Maar goed, de motie kan nog in gewijzigde vorm worden ingediend.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat goederenvervoer over water zo veel als mogelijk gestimuleerd zou moeten worden;

overwegende dat bedrijven aan het water niet altijd beschikken over een kademuur om goederenvervoer over het water mogelijk te maken;

verzoekt de regering, te inventariseren waar de aanleg van kademuren vervoer van goederen via de binnenvaart mogelijk zou kunnen maken, en hiervoor middelen uit Beter Benutten beschikbaar te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer, Jacobi en Smaling.
Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 31 (34 550-A).

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Misschien kan het voorzitterschap nu weer worden overgenomen, want ik heb een aantal vragen aan de huidige voorzitter als woordvoerder namens de VVD.

Voorzitter: De Boer

De **voorzitter**:
Ik neem het voorzitterschap weer over. Ik geef het woord aan mevrouw Belhaj voor haar bijdrage in tweede termijn.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Nee, voorzitter, ik heb nog een interruptie over een motie die eerder is ingediend; de papieren versies komen wat langzamer. Ik ben relatief nieuw maar ik vind het heel spannend wat hier gebeurt. Er worden twee moties ingediend, een voor een bedrag van 5 miljoen euro en een voor een bedrag van 10 miljoen euro. Het verzoek aan de regering is om die bedragen te reserveren als rijksbijdragen. Als ik dat eerder had geweten, had ik wellicht samen met een aantal politieke partijen knelpunten kunnen noemen. Daarom vraag ik mevrouw Visser of dit consequenties heeft voor zaken die er nu in staan. Wat kan dan naar haar mening worden geschrapt? Geld groeit niet aan de bomen, geld is niet gratis; al die retoriek hoor ik altijd van de VVD. Hoe gaat zij dit bekostigen? Het is wel heel sympathiek, maar ik krijg graag een antwoord op die vraag.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat klopt. Het kabinet heeft voorgesteld om het Infrafonds te verlengen, een deel daarvan te bestemmen en een groot deel ook niet. Dat wordt aan een volgend kabinet overgelaten. Wij sluiten ons daarbij aan. Wij geven al een voorzet voor die drie keer 200 miljoen waar volgens ons de problematiek ligt. Dat komt ook terug in de moties. Ik ga uit van besteding van het geld dat binnen de vrij investeringsruimte van die drie achtste nog over is en verder van een deel van de onderuitputting. Wij verzoeken de beide bewindspersonen om daarnaar te kijken. Wat ons betreft wordt een en ander daaruit bekostigd. Wij horen graag de reactie van de bewindspersonen. Indien nodig zal dit een vervolg krijgen in een amendement of met wat daar ook voor nodig is.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Even in gewone mensentaal: een kasschuif is geld naar voren halen dat je in de toekomst zou kunnen besteden. Vervolgens zeg je dat van het geld dat je naar voren haalt, niet alles is besteed en dat noem je dan onderuitputting. Dat is heel bijzonder, want je bent begonnen met geld van de toekomst naar het heden te halen. Dan kun je al niet spreken van een onderuitputting. Ik vind het ook bijzonder omdat de Minister nota bene heeft aangegeven dat het haar niet zo netjes lijkt om dit nu nog even een paar maanden voor de verkiezingen helemaal in te vullen, omdat zij al wat geld naar voren heeft gehaald. Dat is toch precies wat de VVD nu doet? Geld dat voor de toekomst is bestemd, naar voren halen en dat al helemaal dichttimmeren, waardoor andere politieke partijen de komende jaren helemaal niets te zeggen hebben en er geen ruimte meer is voor andere knelpunten die zich kunnen voordoen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Nee hoor. Als dat zo was geweest, dan hadden we een langer wensenlijstje voor vele miljarden ingediend. De Minister heeft gezegd dat zij ook iets wil overlaten aan de mensen na haar. Een groot deel daarvan wordt niet gebruikt. Anders hadden wij projecten voorgesteld met grote financiële gevolgen – ik kan er zo een aantal noemen – maar dat hebben wij juist niet gedaan. Wij hebben gezegd dat een aantal regio's een relatief beperkte bijdrage wil leveren en dat er volgens ons nog ruimte in de

investeringsruimte is om dit in te vullen, juist binnen de kaders die daarvoor zijn gesteld. Ik hoor daar graag het antwoord van de Minister op. Dat is ook onze argumentatie. Als ik de suggestie van mevrouw Belhaj had gevolgd, had ik die vijf achtste besteed en dat doe ik bewust niet. Wij zeggen juist dat het belangrijk is om beheer en onderhoud op orde te hebben, en de vrije investeringsruimte voor nieuwe projecten aan volgende kabinetten over te laten. Die ruimte is er binnen de vijf achtste voor volgende kabinetten ondanks deze moties.

De **voorzitter**:
Mevrouw Belhaj, mag ik u het woord geven in tweede termijn? U hebt vier minuten spreektijd en u hebt nog wat ruimte over van vanochtend. Ik zal dus niet op een minuut kijken.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Het was een mooie eerste termijn, met mooie antwoorden en mooie interrupties van de collega's. Wrijving geeft glans, dus dat belooft wat voor de komende maanden, wanneer we hierover vaker met elkaar zullen spreken. Als de verkiezingsprogramma's zijn doorberekend, zal zichtbaar worden wat een en ander precies betekent. De reden waarom ik vandaag minimaal één controversieel onderwerp aan de orde heb willen stellen, is dat het wat ons betreft zo niet langer gaat. Je zou moeten willen kijken naar andere oplossingen om te voorkomen dat mensen nog langer in de file staan, dat er sprake is van stagnatie in economische groei, dat het bedrijfsleven geld verliest, bijvoorbeeld de transportsector, en dat Nederland uiteindelijk dichtslibt. Daarom vinden wij het relevant om heel gedurfd te zeggen: laten wij erover praten, laten we elkaar niet bang maken en laten we nagaan wat het voor ons allemaal betekent.
Ik heb één motie, over de A59. Naar aanleiding van een kort bezoekje zijn er heel wat zorgen ontstaan over het verhogen van de snelheid. Ik vind het relevant om, ondanks de eerdere onderzoeken van het RIVM, mensen gerust te stellen en hiernaar onderzoek te doen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een snelheidsverhoging op de A59 voor omwonenden zou kunnen leiden tot een toename in geluidsoverlast en een verslechtering van de luchtkwaliteit;

constaterende dat volgens het RIVM in 2016 het statistisch verwachte aantal overschrijdingen stikstofdioxide in het door het RIVM onderzochte gebied met twaalf toe zal nemen ten gevolge van de snelheidsverhogingen;

constaterende dat volgens het RIVM na de doorgerekende snelheidsaanpassingen op 77% van de locaties de concentraties stikstofdioxide omhooggaan ten opzichte van de situatie in 2016 zonder snelheidsaanpassingen;

verzoekt de regering, het RIVM een gezondheidsonderzoek uit te laten voeren, waarbij gekeken wordt wat het effect is van een snelheidsverhoging van 100 km/u naar 120 km/u op de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Belhaj en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 32 (34 550-A).

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Dit was de inzet van D66 voor dit MIRT.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ben erg verbaasd over de karige inbreng van D66. We hebben net allerlei plannen gehoord, bijvoorbeeld over rekeningrijden. Nu komt er één verkeershinderende motie en dat was het dan. Weet mevrouw Belhaj wel dat er met Europees geld wegen worden aangelegd in Spanje en Polen van ons geld, terwijl wij hier in de langste files van Europa staan? Realiseert zij zich dat?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Dat beseft D66 wel degelijk, maar er ligt hier een mooi MIRT. Daarin staan genoeg projecten waarin D66 zich prima kan vinden. Ik begreep eerder van de Minister dat het noodzakelijk was om geld naar voren te halen, dus was ik in de veronderstelling dat er helemaal geen geld was voor veranderingen. Als je een verkiezingsprogramma hebt – dan bedoel ik meer dan één A4'tje met een paar puntjes, bijvoorbeeld een degelijk programma van 90 pagina's waarover goed is nagedacht en waarbij ook de leden betrokken zijn geweest – laat je dat volwaardig doorrekenen. Dat is dan de basis voor discussie. Het heeft voor mij geen zin om moties in te dienen over betalen naar gebruik. Laten we nagaan wat ons verkiezings-progamma oplevert. Dan is er weer een nieuw moment en zijn er nieuwe kansen om Nederland op weg te helpen en door te laten rijden.

De heer **Madlener** (PVV):
Voor een partij die met 274 pagina's aan onleesbare tekst komt, voert u nu wel heel weinig ten tonele, nu we het over de files hebben. Maar goed, het is helder waar D66 voor staat: het geld lekker aan het buitenland geven. De Nederlandse automobilist mag 20 miljard aan belastingen betalen, maar als het om files gaat, geeft D66 niet thuis.

De **voorzitter**:
Mevrouw Belhaj, u hoeft niet te reageren.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Als je 274 pagina's hebt geschreven, samen met al je leden – de PVV kent zoiets niet, want er is maar één iemand die een A4'tje twittert – is het bijzonder om van iemand met zo'n A4'tje te horen dat mijn partij daarover niet heeft nagedacht. Wij hebben een fantastisch programma. Wellicht neemt de PVV dingen van ons over of raakt zij geïnspireerd en denkt zij anders na over de vraag hoe die files kunnen worden opgelost. Wellicht zien we elkaar in een debat in januari of februari en zegt u: goh, D66, ik heb me vergist, wat zijn jullie eigenlijk een hartstikke toffe, verstandige partij.

De **voorzitter**:
Met deze woorden gaan we over naar GroenLinks.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik dank de bewindsvrouwen voor hun beantwoording. Het doet me deugt om te horen hoe het gaat met de file top vijf. Al onze stemmers vinden dat ook fijn. Samen met de Staatssecretaris en ook haar

voorgangster zijn we steeds bezig geweest om het comfort in de treinen – stopcontactje, wc – te verbeteren. Daar wil ik haar voor bedanken.
Wat betreft wegbeprijzing en asfalt staan we helaas lijnrecht tegenover elkaar, al sinds het moment dat ik in de Kamer kwam. Toch waardeer ik het dat de Minister mijn soms misschien wat irritante vragen met charme blijft beantwoorden, al is het resultaat nog steeds niet zoals GroenLinks het zou wensen. Kunnen op een gegeven moment alle gezondheidseffecten, dus inclusief doden en verminderde gezondheid, in kaart gebracht worden? Nu zien we verkeersdoden en ook wel zwaargewonden – dat inzicht begint een beetje te ontstaan – maar we zien niet de mensen die vroegtijdig overlijden vanwege de slechte luchtkwaliteit door de wegen.
Verder dien in een motie in waarover niemand verbaasd zal zijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de beschikbare gegevens en analyses over de noodzaak van de verbreding van de A27 bij Amelisweerd slechts gedeeltelijk openbaar zijn;

overwegende dat hierdoor onduidelijk blijft of een alternatieve oplossing binnen de bestaande bak mogelijk is;

verzoekt de regering, alle beschikbare gegevens en analyses openbaar te maken die betrekking hebben op de voornemens rond de A27 bij Amelisweerd en een definitief besluit hierover op te schorten tot het volgende kabinet kennis heeft kunnen nemen van de opvattingen van derden hierover,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren, Belhaj en Bruins.
Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 33 (34 550-A).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Op grond van die laatste motie willen we ook graag weten of er plannen zijn ten aanzien van de verkeersafwikkeling op het onderliggende wegennet. Als de A27 wordt verbreed, komen er volgens de modellen opstoppingen bij de afritten van de ring en gaat het verkeer woonwijken in of de stad door. Men vertelt mij dat daarvan doorrekeningen zijn, maar die zijn niet openbaar. Zeker de mensen in Utrecht, in de wijken, en ook de verschillende actiegroepen zijn daarin geïnteresseerd. Is daarover nagedacht bij de verbreding? Ik zou graag zien dat deze informatie openbaar is. Ik weet zeker dat een vorm van wegbeprijzing in Nederland zal worden ingevoerd. In Nederland gebeurt alles tien jaar later dan in andere landen, maar ook in ons land zal dat gebeuren en daar zal iedereen blij mee zijn, want dat is goed voor het milieu, de persoonlijke portemonnee en het klimaat.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik dank beide bewindspersonen voor de voortreffelijke beantwoording van de vragen. Ik dank met name de Staatssecretaris voor haar plannen met betrekking tot het booggeluid rond de Morsweg in

Hilversum, Soest en Leiden. Ik verzoek om via de reguliere rapportages de Kamer op de hoogte te houden van de voortgang van de onderzoek. Ik zou het heel prettig vinden om deze toezegging te krijgen.
Ik dien twee moties in. De eerste gaat over de Merwedebrug. Ik vond de toezegging wat mager. De commissie beoordeelt conform de standaardregeling. Dat is eigenlijk niet echt nieuw. Ik hoor dat ondernemers, vooral kleine, afhaken door de drempel waarmee ze worden geconfronteerd. Het verlagen van de drempel geeft de zekerheid dat het werk dat het kost om een aanvraag in te dienen, niet voor niets is, vandaar mijn eerste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de afhandeling van omzetschade als gevolg van de langdurige sluiting van de Merwedebrug voor vrachtverkeer door kleinere ondernemers als omslachtig en bewerkelijk wordt ervaren;

roept de regering op om de beleidsregel nadeelcompensatie van het Ministerie van I en M in het geval van de Merwedebrug op korte termijn te versoepelen op grond van artikel 3a, lid 2 van de beleidsregel en daarbij onder andere de drempelwaarde van 15% van de normomzet te verlagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Bruins en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 34 (34 550-A).

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Mijn tweede motie gaat over fundamenteel overzoek naar degradatie van kunstwerken. Ja, er wordt geïnspecteerd, zoals de Minister zei. En ja, er zijn hier en daar sensoren om de toestand van de kunstwerken in de gaten te houden. Ja, Rijkswaterstaat weet waar men terecht moet met vragen. Maar er is in Nederland nauwelijks nog wetenschappelijk onderzoek naar de levensduur van infrastructurele werken. Dus ja, we meten en bewaken, maar er is eigenlijk geen kennis meer op het gebied van degradatiemechanismen in materialen en constructies. Die ontwikkeling van fundamentele kennis ligt nu geheel bij OCW. Ik vraag mij af of de Minister van I en M ook een rol voor zichzelf ziet weggelegd om dit onderwerp aan te jagen. Anders zijn we penny wise, pound foolish. Ik dien dan ook de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er in Nederland weinig onderzoek wordt gedaan naar het in situ meten van degradatie van bruggen, viaducten, tunnels en andere kunstwerken;

overwegende dat daardoor de werkelijke staat van onze infrastructuur nauwelijks in beeld is;

overwegende dat veel infrastructuur inmiddels 40 à 50 jaar oud is en op papier aan het einde van zijn levensduur gekomen en dat een wetenschappelijk onderbouwd toekomstplan voor onderhoud en vervanging nodig is;

verzoekt de regering, in samenspraak met kennisinstellingen en bedrijven een plan te maken hoe tot meer fundamentele kennis op het gebied van degradatie kan worden gekomen door te investeren in onderzoek en innovatie op dit gebied,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Bruins en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 35 (34 550-A).

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik begin met een persoonlijke noot. Ik wil alle collega's in de commissie danken voor de prettige samenwerking de afgelopen jaren. Er zijn commissies – dat heb ik me laten vertellen; zelf weet ik dat niet – waar het er minder prettig aan toegaat dan hier. Dank daarvoor dus. In de eerste termijn ging ik even na welke onderwerpen ik namens de PvdA-fractie allemaal mocht inbrengen. Vaak gaat het over harde infra, over een weg die al dan niet moet worden aangelegd of over een spoorlijn die er wel of niet moet komen. De mensen die daarachter zitten, noemen we niet altijd. Soms zijn we het met hen eens, soms oneens. Zij zijn degenen die ervoor zorgen dat het werk meer is dan het beoordelen van papieren en tabellen. Laat ik Angela Gallé uit Utrecht noemen. Zij heeft mij uit den treure verteld dat wij het echt verkeerd zien bij de A27. Ze bleef echter wel altijd in gesprek. Soms belden we lang, naar mijn gevoel te lang. Dat zijn wel de mensen die dit werk maken tot wat het moet zijn. Of neem Limburg en de Vierpaardjes – veel credits voor het CDA – waar de mensen altijd bereid waren om ons te ontvangen, met vlaai, om te laten zien wat het echte probleem was. Het ging niet om opvallen in de capaciteitsanalyse, maar over echte mensen die last hebben van wat er in hun omgeving gebeurt. Zo heb ik nog wat namen opgeschreven. Ik zal ze niet allemaal noemen, maar ik noem er nog één in verband met een positieve zaak: Marcel Hermsen uit Helhoek. Hij is ontzettend blij met deze Kamer. Dat zijn maar weinig mensen, maar hij is het echt. Door zijn lobby en zijn niet-aflatende inzet – telkens zag hij weer nieuwe Kamerleden voor zich – kreeg hij het voor elkaar dat de A15 werd verlegd, zodat hij er minder last van heeft. Dat heeft hij goed voor elkaar gekregen.
Dat was mijn persoonlijke noot vooraf. Ik heb een aantal voorstellen, maar daar zeg ik wel het volgende bij. Het moet geen potsierlijke show worden van twee mensen die doen alsof ze alles regelen, want zo zit het hier niet in elkaar. Dit is een open uitnodiging aan iedereen om mee te doen. Het zijn geen dingen die we zelf hebben verzonnen, al hebben we op sommige punten wel een doorbraak weten te realiseren. Dat is dan het verschil tussen coalitie en oppositie, maar geen verschil in betrokkenheid bij wat er speelt in het land.
Mijn eerste motie gaat over het gebiedsprogramma Goederencorridor Oost en de A15 Ridderkerk–Gorinchem.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op de A15 tussen Ridderkerk en Gorinchem de duurste file van Nederland staat;

overwegende dat het kabinet op grond van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2013 stelt dat de knelpunten structureel zijn;

constaterende dat het kabinet vanuit de verlengde ruimte voor het wegendeel van het infrastructuurfonds middelen vrijmaakt voor het gebiedsgerichte programma Goederencorridor Oost;

verzoekt de regering, in het gebiedsgerichte programma Goederencorridor Oost met prioriteit de opgave voor de A15 Ridderkerk–Gorinchem mee te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 36 (34 550-A).

De heer **Hoogland** (PvdA):
Mijn tweede motie gaat over het gebiedsprogramma Rotterdam–Den Haag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er met de regio afspraken zijn gemaakt om te komen tot een programmatische aanpak voor de bereikbaarheid van Rotterdam–Den Haag;

overwegende dat hiervoor 200 miljoen euro is vrijgemaakt uit de verlenging van het infrafonds bedoeld ter verbetering van de wegeninfrastructuur in het gebied;

overwegende dat vanuit de regio prioriteiten zijn aangegeven, waaronder een programma doorstroming hoofdwegen-onderliggend wegennet, de oeververbinding Rotterdam en de N59;

overwegende dat de gemeente Rotterdam plannen heeft om nieuwe oeververbindingen over de Maas te realiseren, maar dat deze plannen tot op heden onvoldoende voldragen zijn;

verzoekt de regering, deze wensen van de regio, inclusief oeververbinding en N59, te beoordelen op de bijdrage aan de verbetering van de doorstroming tussen het regionale en landelijke wegennet, en met de regio

afspraken te maken hoe bij een positieve beoordeling deze projecten een plaats kunnen krijgen in het gebiedsprogramma Rotterdam–Den Haag,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 37 (34 550-A).

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dan een motie over iets wat ik wel zelf heb verzonnen, namelijk de tolopgave voor de Vi15 en de Blankenburgverbinding.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor de nieuwe verbindingen ViA15 en Blankenburgverbinding een forse tolopgave geldt die door weggebruikers moet worden opgebracht;

verzoekt de regering, eventuele aanbestedingsmeevallers bij de aanleg van deze projecten in mindering te brengen op de tolopgave,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 38 (34 550-A).

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dit is een apart vak: eerst de tolopgave realiseren waarmee je niet blij bent en vervolgens die misschien weer iets terugbrengen. Maar afijn.
Ik dien nog de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de fiets voor veel forenzen een onmisbare schakel is;

constaterende dat de regering fors investeert in de aanpak van het tekort aan fietsparkeerplaatsen;

constaterende dat er desalniettemin een tekort resteert van 100.000 fietsparkeerplaatsen in 2030;

verzoekt de regering, de locaties met de grootste urgentie voor fietsparkeren, zoals Amsterdam, Zwolle en Eindhoven, zo snel mogelijk aan te pakken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en De Boer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 39 (34 550-A).

De heer **Hoogland** (PvdA):
Tot slot een motie over de rijksbijdrage van 30 miljoen voor de sluis Kornwerderzand. Ik merk op dat dit een motie met wel enige restrictie is, want ook de regio heeft huiswerk, zoals we in het debat ook hebben besproken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regio een nieuwe grote sluis bij Kornwerderzand wil realiseren;

overwegende dat het huidige financieringsvoorstel van de regio nog nadere onderbouwing en verduidelijking behoeft om eventuele onwenselijkheden en onzekerheden weg te nemen;

roept de regio op, voor 1 oktober 2017 met een nieuw financieringsvoorstel te komen waarvan de overdracht rijksareaal geen deel uitmaakt en het Rijk niet garant staat voor de onzekerheden dan wel nieuwe risico's;

verzoekt de regering, tot 1 oktober 2017 een bedrag van maximaal 30 miljoen euro te reserveren als rijksbijdrage voor de nieuwe sluis bij Kornwerderzand,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland, Visser, Jacobi, Aukje de Vries en Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 40 (34 550-A).
Hiermee bent u aan het einde van uw betoog gekomen? Dat is het geval. De volgende spreker is de heer Bisschop van de SGP. Hij heeft twee minuten spreektijd, maar ik zal coulant zijn.

De heer **Bisschop** (SGP):
Op voorhand dank voor uw mildheid. Ik wil allereerst beide bewindspersonen hartelijk danken voor de plezierige wijze waarop ze ingegaan zijn op de vragen. We zijn dat van hen gewend, dat geef ik toe, maar het is altijd buitengewoon plezierig geweest zoals het is gegaan de afgelopen jaren en ook nu weer. Dank ook voor de toezegging om met de bergingsbedrijven het gesprek aan te gaan. Ik denk dat dat van cruciaal belang is, ook in het kader van de veiligheid, Beter Benutten en noem het allemaal maar op. Ik hoop en verwacht dat de Minister ook heel goed uitkomt met de betrokken bedrijven. Ik dien één motie in.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verkeerslichten bij het knooppunt A1/A30 ervoor zorgen dat dit knooppunt in de file top vijf van de ANWB staat;

overwegende dat onderzoek uitwijst dat oponthoud bij knooppunt A1/A30 jaarlijks voor bijna 10 miljoen euro financiële schade zorgt;

overwegende dat de regio bereid is om ten minste 2,5 miljoen euro te investeren;

verzoekt de regering, zich in te zetten voor de realisering van de aanleg van een verbindingsboog tussen de A30 en de A1 richting Apeldoorn, en daartoe in overleg te treden met de overheden en andere belanghebbenden in de regio, met als doel dat er in het voorjaar van 2017 duidelijkheid gegeven wordt over planning en financiering,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Bisschop, Van Helvert en Bruins.
Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 41 (34 550-A).
Gaat u verder, mijnheer Bisschop.

De heer **Bisschop** (SGP):
Dank. Dit was mijn bijdrage.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. Dan is het woord aan de heer Madlener. Ook hij heeft nog vier minuten spreektijd.

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Het was vanavond weer raak op de A58: een ongeluk met een vrachtwagen. De weg is afgesloten, maar binnen één uur was die weer open. Ik vind het dan toch knap hoe snel dat in dit geval is gegaan, want het kan soms ook veel langer duren. Ik hoop dat er geen gewonden zijn gevallen. Dat weet ik niet, maar de bergingsbedrijven kunnen ook heel goed werk leveren. Ik rijd heel veel door Europa, met name in België en Duitsland, en als ik dan in Nederland kom, ben ik altijd weer trots op ons wegennet. Nederland doet het heel goed op dat punt. Onze wegen zijn over het algemeen van goede kwaliteit en ik vind dat altijd mooi om te zien. In de winter wordt hier ook goed gestrooid en zo. Als je de grens overgaat naar België is het wel anders.
De andere kant is dat de Nederlanders daar dus ook een heel hoge prijs voor betalen, want wij betalen volgens mij de hoogste autokosten ter wereld. Als ik hier linkse partijen hoor roepen dat het tijd wordt voor de beprijzing van onze wegen, denk ik bij mezelf: ik geloof dat er 2 à 2,5 miljard naar de weg gaat, terwijl we bijna tien keer zoveel betalen! Daar komen al die boetes nog eens bovenop, want de automobilist is ook nog een soort pinautomaat voor Minister van der Steur. Dat heeft niets met veiligheid te maken; het is gewoon geld ophalen. Dan komt de automobilist er toch weer bekaaid vanaf, want er is geen geld om fileschade te voorkomen en dat vind ik jammer.

Het is tijd voor een nieuw kabinet, voor verkiezingen. Ik dank alle collega's voor het indienen van allerlei goede moties om het beleid te verbeteren. Die zullen we graag steunen, voor zover ze in de goede richting gaan. Ik dank ook de woordvoerder van de PvdA voor zijn mooie woorden over samenwerking, maar helaas: de PvdA is ook een partij die weigert met ons samen te werken. Dat wil ik toch ook gezegd hebben. Ik vind dat jammer. Ik mag de heer Hoogland graag, maar het cordon sanitaire van de PvdA vind ik ongehoord, zeker gezien het feit dat er een fractie is afgesplitst, die zich nu als DENK presenteert. En dan weigeren ze met ons samen te werken. Ik vind dat toch eigenlijk een beetje te gek voor woorden.
Ik heb nog een vraag over de tolheffing voor buitenlandse kentekens.

De **voorzitter**:
Voordat u dat aansnijdt, wil mevrouw Belhaj een interruptie plegen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Een kleintje maar. Als de PVV vraagt aan D66 waarom ze niet 20, 30 moties indient, ga ik het dan hier straks meemaken dat de PVV hier zelf 0,0 motie gaat voorleggen over snelwegen die verbeterd of verbreed moeten worden?

De **voorzitter**:
De spreektijd van de heer Madlener is nog niet om.

De heer **Madlener** (PVV):
Nee, ik heb drie moties en die wil ik nog gaan voorlezen. Er zitten geen heel grote extra projecten bij. Het is nu niet de tijd om miljarden te gaan uitgeven. Eerst zijn er nog verkiezingen en dan hoop ik dat er opnieuw geld beschikbaar zal komen voor die prachtige infrastructuur. Ik zal inderdaad beginnen met het indienen van mijn drie moties, anders zit ik straks door mijn tijd heen. Bedankt dus, mevrouw Belhaj, voor de waarschuwing. Mijn eerste motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ons wegennet (zowel rijks- als onderliggend) op veel kleine punten nog verbeterd kan worden;

overwegende dat de samenwerking tussen Rijk, provincie en gemeente hierin zeer belangrijk is;

overwegende dat burgers en bedrijven, alsmede de ANWB, duizenden suggesties hebben gedaan van hinderlijke knelpunten die verbeterd kunnen worden, variërend van slecht afgestelde verkeerslichten, trage wegwerkzaamheden, slecht functionerende afritten en kruisingen tot het lossen en laden in de spits et cetera;

verzoekt de regering, een team van specialisten met doorzettingsmacht te benoemen, die in samenwerking met provincies en gemeenten het ontstaan van files en onnodige vertragingen te lijf gaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 42 (34 550-A).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Een team van specialisten met doorzettingsmacht: wat bedoelen we daarmee? Dat het niet meer voorgelegd hoeft te worden aan de Tweede Kamer? Dat de gemeente of de provincie er niet over gaat? Dat I en M er niet over gaat? Wat wordt er bedoeld met die doorzettingsmacht in dit verband?

De heer **Madlener** (PVV):
Daarmee bedoel ik dat dat team met doorzettingsmacht druk kan leggen op de gemeente als er overduidelijk problemen zijn in de uitvoering, als er files worden veroorzaakt doordat bijvoorbeeld een stoplicht verkeerd is afgesteld. Ik ken daar voorbeelden van. Dan legt dit team met doorzettingsmacht druk op de gemeente om die stoplichten anders af te stellen. Het moet dus niet blijven bij één vrijblijvend gesprekje. Er moet echt druk uitgeoefend worden en daar moet verslag over worden gedaan aan de Kamer. Ik kan mij zo voorstellen dat het een samenwerkingsverband tussen gemeenten, provincies en Rijk wordt, maar er moet wel enige kracht van uitgaan. Dat bedoel ik met doorzettingsmacht. De Kamer controleert natuurlijk of het goed uitgevoerd wordt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Bedoelt u met een last onder dwangsom of dat zo'n team gewoon zelf de ladder pakt en dat stoplicht gaat afstellen?

De heer **Madlener** (PVV):
Bij voorkeur dat het team de gemeente attendeert op een slecht stoplicht en dat de gemeente dan in actie komt, ook als het een GroenLinks-wethouder betreft, want GroenLinks kennende, doen ze dat juist niet, maar goed.
Mijn volgende motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de files weer enorm toenemen;

overwegende dat volwaardige rijstroken veiliger zijn dan spitsstroken en beter voor de doorstroming;

verzoekt de regering, nieuw aan te leggen spitsstroken als volwaardige rijstrook aan te leggen en zo veel mogelijk bestaande spitsstroken op te waarderen tot volwaardige rijstroken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 43 (34 550-A).

De heer **Madlener** (PVV):
Mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het ratjetoe aan wisselende maximumsnelheden op de Nederlandse snelwegen verwarrend werkt voor de automobilist;

overwegende dat automobilisten door het ontbreken van een eenduidige maximumsnelheid op snelwegen worden afgeleid van het veilig besturen van hun voertuig;

overwegende dat een standaardmaximumsnelheid van 130 km/u de automobilist de vrijheid geeft om tot die grens zijn of haar eigen snelheid te kiezen;

overwegende dat een standaardmaximumsnelheid de doorstroming bevordert;

verzoekt de regering, eenduidigheid in maximumsnelheden te bevorderen middels het versneld uitrollen van een maximumsnelheid van 130 km/u op de Nederlandse snelwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 44 (34 550-A).
Ik zie dat u een vraag wilt stellen, mevrouw Van Tongeren, maar u bent door uw interrupties heen. Stelt u één vraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Betekent dat ook 130 km/u op de ring rond Utrecht en rond Amsterdam?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik vraag om op zo veel mogelijk plekken waar dat veilig kan, 130 km/u in te voeren. Op te veel plekken is dat nog niet het geval. Dit is dus opnieuw een aanmoedigingsmotie om die 130 km/u uit te rollen. Dat wil niet zeggen dat iedereen 130 km/u moet rijden. Heel vaak rijden mensen veel rustiger in de spits. Dan ben je al blij als je 80 km/u haalt, maar als het kan, waarom niet? We weten allemaal dat de auto's steeds schoner worden, dus dat is geen enkel probleem. En de snelwegen zijn ook nog eens de veiligste wegen van Nederland.
Ik heb één laatste vraag, voorzitter, ter afronding.

De **voorzitter**:
Ja, die buitenlandse kentekens, volgens mij.

De heer **Madlener** (PVV):
Nee, de tolheffing voor buitenlandse kentekens had ik al genoemd, maar we hebben het veel gehad over de Merwedebrug. Het is natuurlijk toch niet goed dat ons dit zo is overkomen. Niemand lijkt dat ook voorzien te hebben. De vraag is hoe lang het nog gaat duren, want het lijkt nu net

alsof we voorsorteren op een jarenlange afsluiting. Zijn er geen noodreparaties? Hoe lang duurt dit nog?

De **voorzitter**:
Dan geef ik tot slot het woord aan de heer Van Helvert van het CDA. Ook u hebt nog vier minuten de tijd.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Er zijn heel veel moties voorbijgekomen, waaronder een aantal over de sluis van Kornwerderzand. Daar ben ik heel blij mee. We hebben daar lang en veel over gesproken. Er zijn nog wat twijfels. Met name bij de Partij van de Arbeid hoor ik twijfel. De overheid wil verder ook geen risico dragen. Ik begrijp dat, maar aan de andere kant zijn de inkomsten straks wel weer voor het Rijk. Maar goed, ik kan tellen: dit is het hoogst haalbare voor nu en ik vind dat een stap in de goede richting. Daarom zet ik ook met volle overtuiging mijn handtekening eronder namens het CDA.
Vierpaardjes: fijn dat het tot een overeenstemming is gekomen. Jammer dat de motie-De Boer niet wordt uitgevoerd, maar het is aan mevrouw De Boer om daar wat van te vinden. Het is jammer dat die motie niet wordt uitgevoerd, maar ook wat dat betreft kan ik tellen en is dit het hoogst haalbare. Ik ben blij dat er een tunnel in Venlo gerealiseerd kan worden. Met de motie over de N50 en die over de A1/A30 ben ik zeer tevreden.
Dank aan de beide bewindspersonen voor de beantwoording. Het is fijn dat zij de constructieve houding waarderen die ik wilde uiten met het plan. Hoe komen we in de worsteling die wij allemaal hebben rondom de files een stuk verder? Het gevaar is dat je vervolgens doodgeknuffeld wordt en dat de Minister zegt: we doen eigenlijk alles al en we vinden het allemaal geweldig, meneer Van Helvert, gaat u maar rustig slapen. Dat is niet de bedoeling. Ik hoor zeggen: we doen alles al. Maar dan had ik dit niet op hoeven schrijven. Een aantal dingen gebeuren toch nog niet voldoende of juist helemaal niet. Daarom wil ik op een aantal specifieke punten een motie indienen. Ik hoor in de beantwoording wel of ik die moties moet handhaven of niet. Het zijn er drie. Het gaat mij vooral om het derde punt van het plan, dat met betrekking tot de samenleving. Het lijkt mij belangrijk om die erbij te betrekken, omdat ze vaak meer verstand ervan heeft dan wij hier allemaal bij elkaar.
Allereerst dien ik een motie in over de knelpuntenanalyse.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de ANWB een analyse heeft opgesteld ten aanzien van knelpunten in het verkeer;

overwegende dat dat een goed beeld geeft van hoe knelpunten door gebruikers worden ervaren;

verzoekt de regering, de knelpuntenanalyse van de ANWB (voortaan) mee te nemen bij de afwegingen in het kader van het MIRT,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 45 (34 550-A).

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik ben verbaasd, want de Minister heeft de motie, die ik bij de begrotingsbehandeling twee weken geleden heb ingediend naar aanleiding van de knelpuntenanalyse, reeds overgenomen. In een brief die de ANWB aan ons heeft gestuurd, staat ook dat ze bij de ANWB zo blij zijn over het feit dat deze motie door de hele Kamer is overgenomen. Ik dank de heer Van Helvert dus nogmaals voor zijn ondersteuning, maar dit is al opgepakt en daar heeft hij zelf al mee ingestemd.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Als dat zo is, voorzitter, dan excuseer ik mij voor het feit dat ik dat over het hoofd heb gezien. Het ging mij erom dat ik op een aantal punten hoorde: dat doen wij al. Als deze motie echt dubbelop is, dan heb ik haar zo weer ingetrokken. Ik wil gewoon een aantal specifieke toezeggingen van de Minister hebben, en dit vond ik een heel belangrijke. Als de motie dubbelop is, mevrouw Visser, is zij niet nodig.
Mijn tweede motie betreft de samenhang tussen het onderliggend wegennet en het snelwegennet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat veel knelpunten in de doorstroming van het verkeer ontstaan door een slechte samenhang tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet;

verzoekt de regering om bij de planuitwerking en in het MIRT de samenhang tussen hoofdwegen en onderliggend wegennet nadrukkelijker te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 46 (34 550-A).

Mevrouw **Visser** (VVD):
Niet om vervelend te doen, maar wat in deze motie staat, stond ook in het dictum waar ik het net over had. Dat was één motie, waarin deze twee zaken genoemd zijn. Steun daarvoor. De vraag die ik in dat debat aan de Minister stelde, was of dit nu wel voldoende in de MIRT-spelregels staat. Een van de pijlers is samenwerking, maar ik vond dat nog niet voldoende scherp. Het dictum dat de heer Van Helvert nu voorstelt, is eigenlijk hetzelfde als wat ik al in de aangenomen en reeds overgenomen motie heb voorgesteld. Dus de vraag is even wat de heer Van Helvert verder nog wil. Misschien kan ik daarin even meedenken, maar hiervoor heeft de Minister, en ook de heer Van Helvert zelf, al steun uitgesproken.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Daar hebben we niet over gestemd, omdat de motie zogenaamd is overgenomen, en dat is een beetje het punt dat ik soms heb met deze Minister. Zij zegt altijd: leuk, mijnheer Van Helvert, dat u deze motie

indient en leuk, mevrouw Visser, maar dat doen wij al. En vervolgens gebeurt er niets. Ik wil deze motie wel indienen, want ik vind het heel belangrijk dat er met de onderliggende gemeenten en provincies nadrukkelijker samenspraak is. Ik wil daar ook over stemmen, zodat ik de Minister daar wel aan kan houden. Dat is het punt en daarom dien ik deze motie heel bewust toch in, ondanks het feit dat ik heb gehoord wat u hebt gezegd, mevrouw Visser.
Mijn laatste motie betreft het slimme onderhoud.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het onderhoud van bruggen, tunnels en wegen nog niet op orde is, getuige bijvoorbeeld de problemen bij de Merwedebrug;

overwegende dat onderhoud door «smart maintenance», slim onderhoud, veel gerichter en effectiever gedaan kan worden;

overwegende dat de overheid zichzelf ten doel stelt om 2,5% van haar inkoop innovatief te doen;

overwegende dat in het WCM Fieldlab CAMINO bij de Universiteit Twente met diverse eigenaren van infrastructuur (zoals waterschap Vechtstromen, Strukton Rail, Nedtrain, Liander, provincie Overijssel en Schiphol) smart maintenance verder onderzocht wordt;

verzoekt de regering, in 2017 deel te nemen aan experimenten met smart maintenance en bij gunstige ervaringen die wijze van onderhoud breed in te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 47 (34 550-A).

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ook wat die smart maintenance betreft, zegt de Minister steeds overal voor in te zijn. Dat wil ik net even wat SMARTer geformuleerd hebben, en dan bedoel ik met SMART: specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden. Vandaar dat ik die motie indien, en dat allemaal omdat ik juist dat derde punt, het betrekken van de samenleving bij de files, erg belangrijk vind. Ik denk dat we daar sterker op moeten inzetten dan alleen maar door te zeggen: goh, volgens mij doen we op dat vlak al wat.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Nee, mijnheer Van Helvert, hierover heb ik geen motie ingediend. Ik heb natuurlijk het plan van de heer Van Helvert, Lekker doorrijden, gelezen. Lekker doorrijden spreekt de VVD altijd aan. Ik heb ook geluisterd naar de heer Van Helvert toen hij de moties indiende. Ik had wel verwacht dat hij bij de punten 1 en 2 ook met een concrete motie zou komen. Hij zegt: stop de bezuinigingen. Daarbij heeft hij het over die 8 miljard, waarvan hij zelf voor 3 miljard uit het Kunduzakkoord heeft meegewerkt. Waar zie ik dan bij het CDA dat voorstel? De concrete punten die hij op een rij zet, zijn

vooral technische vragen die ook bij een inbreng in het MIRT-debat gesteld hadden kunnen worden. Wat is nu concreet het plan van het CDA om die files op te lossen?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het is goed dat mevrouw Visser dat vraagt, want dan kunnen we er nog even tijd aan besteden. We horen dat iedereen zijn eigen stokpaardje naar voren brengt en dan zegt: dit is de oplossing. Ik geloof niet dat er één specifieke oplossing is. Je kunt niet zeggen dat de invoering van rekeningrijden het oplost, net zo min als asfalt het oplost. Het leek mij goed om in deze drie hoofdstukken samen te vatten wat van belang is. Dat wilde ik in een constructieve vorm doen. Allereerst is dat: stop ermee, zo veel te bezuinigen. We hebben weleens discussies gehad over hoe dit kabinet heeft bezuinigd, maar liefst 8 miljard in acht maanden. Voor de verkiezingen heeft de VVD beloofd om per jaar 250 miljoen erbij te doen. Vervolgens bezuinigde het kabinet in het eerste jaar 8 miljard. Dat is drie keer die 250 miljoen en dan nog drie nullen erachter. Ook nu hoor ik de VVD in aanloop naar de verkiezingen weer zeggen: we willen er asfalt bij, dus er moet weer geld bij per jaar. Die uitspraken zie ik graag in het verkiezingsprogramma van de VVD terug, en dan heb ik het niet alleen over asfalt, maar ook over binnenvaart, over onderhoud en wat dies meer zij. Wij kunnen niet voor een dubbeltje op de eerste rij zitten. Vandaar een principiële uitspraak in die richting: we kunnen niet blijven bezuinigen.
Ten tweede is natuurlijk het tegengaan van de verkokering heel belangrijk. De Staatssecretaris zegt dat ook te vinden. Ze zegt: dat doen we ook zo veel mogelijk. Toch zie je dat maar heel langzaam en heel traag gaan. Ik ben benieuwd hoe de VVD dat ziet en had daar ook discussie over verwacht. Is de VVD het met ons eens dat we daarnaar moeten kijken met het oog op de toekomst?
Punt drie, het betrekken van de samenleving, vind ik superbelangrijk, omdat daarin juist de innovatie ligt. Wij kunnen dat zelf niet allemaal betalen, denk ik, want wij worstelen allemaal met die uitgaven. Het bedrijfsleven wil best investeren en ook de kenniscentra willen dat, maar ze moeten wel een ruime terugverdientijd hebben. Daarom zullen we daarnaar moeten kijken en die uitnodiging wilde ik nu doen. Volgens mij heb ik dat net gedaan.

De **voorzitter**:
Tot zover de zendtijd voor politieke partijen. Mevrouw Visser heeft nog een heel korte vervolgvraag en dan ronden we af.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het is goed om te lezen dat het CDA het programma Beter Benutten ondersteunt wat het betrekken van het maatschappelijk middenveld betreft en het aan zet hebben van het bedrijfsleven bij de innovatie. Voor het ontkokeren van de ministeries zijn deels ook de MIRT-spelregels bedoeld. Dat onderschrijft hij ook. Dan kom ik toch nog even terug op het eerste punt. De heer Van Helvert gebruikt heel veel grote woorden, maar hij weet zelf ook dat dat natuurlijk niet helemaal klopt. De heer Van Helvert vergeet ook dat het CDA zelf in het verkiezingsprogramma van 2012 een bezuiniging van 0,5 miljard op de wegen had staan. De belasting op de woon-werkvergoedingen had hij zelf ook naar beneden bijgesteld en de autobelasting had hij omhoog gedaan. Het is heel mooi om dit soort mooie woorden te horen en ik ga ervan uit dat hij die in een volgend verkiezingsprogramma ook doorgerekend zal hebben, maar ik wil de heer Van Helvert toch even wijzen op het feit dat deze Minister na haar aantreden heel veel dingen op orde heeft gebracht. Een van de belangrijkste dingen daarvan was beheer en onderhoud, want daar was geen structureel budget voor gereserveerd en dat is er onder deze Minister wel gekomen. Het is kenmerkend voor het CDA dat het heel veel woorden

gebruikt, maar dat het, als puntje bij paaltje komt, niet met een dekking kan komen. Ik heb de heer Van Helvert tegen zien stemmen bij de novelle over de kindregelingen, het pensioen-Witteveenkader en de Wmo-regelingen. Overal gebruikt het CDA heel grote woorden om tegen te stemmen, komt vervolgens niet met een dekking en stemt dan weer gewoon in met de volgende begroting. Dat noemen wij een verantwoordelijkheidsvakantie.

De **voorzitter**:
Dit was een korte vraag. Heeft de heer Van Helvert nog behoefte om te reageren?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Jazeker, voorzitter. Nu wordt er van alles bijgehaald. Het gaat hierom: de VVD heeft voor de verkiezingen 250 miljoen extra beloofd. Laten we dat toch even goed naast elkaar zetten. Het CDA zei voor de verkiezingen eerlijk: wij hebben met een opgave te doen en zullen wat moeten bezuinigen. De VVD zei: nee, nee, wij doen elk jaar 250 miljoen erbij. Dan zijn de verkiezingen geweest en zegt de VVD: oei, we hebben toch wel een grote opgave en moeten orde op zaken stellen, laten we toch maar flink bezuinigen. Dan zeg ik dat het net zo eerlijk was geweest om dat voor de verkiezingen al te zeggen.
Nu zegt mevrouw Visser tegen mij: u had in uw verkiezingsprogramma ook een bezuiniging staan. Ja, omdat wij die opgave ook voor de verkiezingen al eerlijk durfden te benoemen. Dat deed de VVD niet. Nu zie je dat ze eerst 8 miljard hebben bezuinigd. Dat is drie keer die 250 miljoen die ze erbij beloofd hadden, plus drie nullen erachter. Nu de verkiezingen weer in aantocht zijn, hoor je de VVD wederom zeggen: trouwens, we willen er weer geld bij doen, want dat is nodig. Prima, daar vinden wij ons in, maar houd je daar dan ook aan, want die loze beloftes van de VVD kennen we inmiddels wel, en ik denk dat die de verhouding met de kiezers geen goed doen.

De **voorzitter**:
Ik houd wel van een debat, eerlijk gezegd. Mevrouw Belhaj is ook al door haar interrupties heen, maar ik zie toch haar vinger omhooggaan. Als u een heel korte interruptie hebt, sta ik die toe.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik feliciteer het CDA met zijn plannetje. Waar gaat de heer Van Helvert al zijn voorstellen van betalen?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb er geen motie van gemaakt. Ik heb gezegd: als wij die 8 miljard niet bezuinigd hadden, hadden wij heel veel van die plannen kunnen starten. Dat was wat wij hadden willen zeggen. Ik zie nu wel dat de VVD en de Partij van de Arbeid op het laatst met heel veel zaken komen – ik weet niet hoeveel moties ze samen hebben ingediend, een stuk of twaalf of vijftien – waar eerder ook de SP, D66 en de andere oppositiepartijen een punt van hebben gemaakt. Tot nu toe was daar nooit ruimte en geld voor, maar nu de laatste MIRT-begroting voor de verkiezingen voorligt, zien we dat de moties daarover ook vanuit de coalitiepartijen komen. Dan denk ik dat ik het nog heel netjes houd door te zeggen: als we niet zo hadden bezuinigd, hadden we daarmee direct kunnen beginnen.

De **voorzitter**:
We gaan nu heel even schorsen, voordat we tot het beoordelen van de moties komen. We zijn door de spreektijd heen en we zijn ook allemaal door de interrupties heen. We schorsen even voor een aantal minuten.

Blijft u vooral zitten, dan kunnen we straks direct weer verder en de vergadering toch nog om 21.00 uur afronden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Wij gaan beginnen aan de tweede termijn van de zijde van het kabinet. Volgens mij kan de Minister het heel kort houden. Ik verzoek de leden, ook de interrupties kort en zakelijk te houden. Volgens mij is het politieke debat voldoende gevoerd. We horen nu het oordeel van het kabinet. U kunt daarover in uw fractie spreken en zelf bekijken of u de moties wilt steunen of niet. Ik geef het woord nu aan de Minister en zal een of twee heel korte interrupties toestaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Voordat ik de moties afloop, heb ik nog zeven of acht vragen van Kamerleden te beantwoorden. De heer Smaling heeft nog een antwoord tegoed ten aanzien van de A9 Gaasperdammerweg. Bij veel overlast wordt mensen een overnachting aangeboden en daarvoor is geen medische verklaring nodig. We proberen werkzaamheden in de nacht zo veel mogelijk te vermijden. De heer Smaling vroeg of er een medische verklaring nodig is. Nee, bij veel overlast bieden wij een overnachting aan en zo'n verklaring is niet nodig. Punt twee is dat we de werkwijze van de Nood-Zuidlijn hebben overgenomen. Bij schades waar reparatie minder kost dan het onderzoek om vast te stellen of de schade al dan niet is veroorzaakt door het project, laten we de beoordeling achterwege en gaan we meteen aan de slag met de reparatie. Anders krijg je eindeloze geldverspilling.
De heer Smaling heeft gevraagd naar de A59 en de matrixborden. Zoals ook in de schriftelijke antwoorden is aangegeven, staan er borden vanaf knooppunt Hooipolder in de richting van Waalwijk, dit naar aanleiding van een eerder ongeval op dat traject.
De heer Smaling heeft gevraagd naar de aanpak van knooppunt Hooipolder. Die komt straks ook nog in wat moties terug. Ik heb al eerder gezegd dat dit wat mij betreft in relatie tot alle andere vragen die er liggen, niet tot de prioriteiten van het Rijk behoort, dat de doorstroming op de A59 ondanks verkeerslichten geen knelpunt is in het hoofdwegennet en dat, als de provincie de kosten voor een verdere aanpak voor haar rekening wil nemen, wij verder kunnen praten over de mogelijkheid om die maatregelen in het tracébesluit mee te nemen. Wij zullen nog een gesprek hebben over die verdere aanpak met de provincie en ik zal de Kamer daarvan op de hoogte stellen.
Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of we alle effecten van weggebruik op milieu en verkeersveiligheid in beeld kunnen brengen. Alle effecten worden uitgebreid in beeld gebracht. Voor luchtkwaliteit hebben we de jaarlijkse monitoringsrapportages, voor geluid het jaarlijkse nalevingsverslag, voor verkeersveiligheid de rapportages over verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden. Ik kan daar niets aan toevoegen.
Zij heeft ook gevraagd hoe het zit met juridische verplichtingen. Voor wegen is in de periode 2017 tot 2030 74%, dat is 27 miljard van de 36 miljard, juridisch verplicht. Voor het hele Infrafonds is in de periode 2017 tot 2030 77%, dat is 63 miljard van de 81 miljard, juridisch verplicht. Zo gaat het ook bij spoor- en waterwegen. De 23% die binnen het Infrafonds nog niet juridisch verplicht is, betreft voor de helft projecten die dicht tegen realisatie aan zitten en waar er nog geen juridische verplichting is, maar vaak zijn er wel al bestuurlijke afspraken. Dat maakt het best complex als je die budgetten zou willen herbestemmen. De informatie daarover is op dit moment in de begroting voorhanden. Dat is een optelsom van budgetten per modaliteit. Met ingang van de begroting van 2018 wordt het inzicht in de flexibele budgetten standaard gepresenteerd.

Dat is mede naar aanleiding van de vraag van de rapporteurs Visser en Hoogland namens de Kamer. Dus vanaf 2018 komt dat er standaard in te staan.
Er was nog onduidelijkheid naar aanleiding van het antwoord op een vraag van de heer Bisschop uit de eerste termijn. Hij vroeg naar de nieuwe matrixborden op de A15 tussen Tiel en Ochten en ik zei dat er matrixborden worden aangebracht, maar ik heb ook te horen gekregen dat ik daar wel precies in moet zijn. Het betreft namelijk het A15-traject Tiel–Ochten, maar wel van oost naar west. Van west naar oost zijn namelijk in 2015 al matrixborden geplaatst op het traject Waddenooijen–Echteld. Tussen Echteld en Ochten is geen plaatsing van aanvullende matrixborden voorzien, en van west naar oost liggen de genoemde plaatsen Waddenooijen, Tiel, Echteld en Ochten. Dat even om mijn antwoord preciezer te maken.
De heer Madlener had gevraagd hoelang het nog duurt met de Merwedebrug. De verwachting is dat de brug in de volgende week weer beschikbaar komt voor vrachtverkeer. Hij kan dan in zijn vrachtauto stappen, al weet ik niet of hij ook een groot rijbewijs heeft. De maatregelen voor herstel lopen daarna nog door. Er zullen dus nog enkele nachtafsluitingen volgen voor het vrachtverkeer, maar niet meer dagelijks.
Dat waren de vragen die ik nog open had staan.
Ik ga nu naar de moties.

De **voorzitter**:
Aangezien de motie-Van Helvert (34 550-A, nr. 45) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.
Even voor de orde: tegen de Minister zeg ik dat zij hier geen motie kan overnemen. Dat kan wel in een plenair debat, maar niet in een notaoverleg zoals we dat vandaag voeren. Dan weet u dat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Oké, dan zal ik kijken welke appreciatie ik er dan aan zal hechten.
Ik begin met de motie-Smaling op stuk nr. 21, waarin hij de regering verzoekt om komend jaar versneld te investeren in betere sluisbediening, meer ligplaatsen en afloopvoorzieningen voor de binnenvaart. Ik heb al eerder aangegeven dat ik veel voor de binnenvaart doe, ondanks de eerdere versoberingen. Ik investeer in aanleg en onderhoud, en de ontwikkeling van binnenhavens en kades is uitgebreid ondersteund. Ik werk voor de sluisbediening aan goede maatwerkoplossingen, ik pak het ligplaatstekort aan en ik wil – dat kan ik de heer Smaling wel toezeggen – ondanks de eerdere versobering op basis van de NMCA voor het jaar 2017 bezien wat er eventueel nog extra nodig is. Maar ik wil niet op voorhand toezeggen dat er meer, beter en meer komt, zoals het in deze motie verwoord staat, want daar heb je natuurlijk wel budget voor nodig en dat ga ik alleen maar doen als het echt noodzakelijk lijkt te zijn. Dan moet ik het namelijk ergens anders weer weg gaan strepen. Ik wil daar niet op vooruitlopen en ontraad daarom ook deze motie, al zeg ik de heer Smaling wel toe dat ik bij de NMCA 2017 opnieuw zal bekijken wat er nodig is.
De motie op stuk nr. 22 is ook van de heer Smaling.

De heer **Smaling** (SP):
Dank voor dat antwoord. Ik bekijk het even en houd de motie misschien aan. Ik kom er nog op terug.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Oké. In de motie op stuk nr. 22 wordt de regering verzocht, met de provincie Zeeland te overleggen hoe de Westerscheldetunnel tolvrij gemaakt kan worden, op zijn minst voor regelmatige gebruikers. Ik ontraad deze motie. Ik heb aangegeven dat met het opheffen van de tol

grote kosten gemoeid zijn. De provincie is als eerstverantwoordelijke aan zet. Als deze wens gedragen wordt door een Kamermeerderheid, kan ik de wens overbrengen, maar ik zal er in ieder geval geen geld voor beschikbaar stellen op de begroting. Ik denk dat er genoeg lobbyisten luisteren naar dit debat en dat die wens van de Kamer al bij de provincie Zeeland terechtkomt. Ik wil er niet zelf een reisje naar Zeeland voor maken. Er zijn leukere dingen om met Zeeland te gaan bespreken dan dit idee, want het is niet echt levensvatbaar. Ik ontraad dus de motie.
De motie-Smaling op stuk nr. 23 vraagt of er met de provincie Utrecht een multimodaal regionaal bereikbaarheidsplan kan worden opgesteld en of een tracébesluit over de verbreding van de A27 tegelijkertijd kan worden aangehouden totdat dit plan er ligt. Ik ontraad deze motie. Zoals ik al heb aangegeven, ben ik niet bereid om het besluit van de Ring Utrecht te heroverwegen. Dat is niet omdat ik zo'n starre Minister ben op dat punt, maar omdat ik de afgelopen jaren vele onderzoeken heb laten doen om dit te onderbouwen en om inzicht te geven. Er is ook nog een onafhankelijke commissie opgezet om er nog eens naar te kijken. De besluitvorming kende vele, vele momenten van afweging, contemplatie en politieke discussie, en nu zijn we echt beland in het staartje. Ik wil dit niet door geheel nieuwe trajecten weer opnieuw aan de orde stellen. De besluitvorming in dezen is gebaseerd op een grondige analyse en ik ontraad dan ook deze motie.
De motie-Visser/Hoogland op stuk nr. 24 heeft betrekking op het knooppunt Zaandam. Er wordt mij gevraagd om binnen het programma Noordkant Amsterdam, een programma om de wegenknelpunten in de regio Amsterdam op te lossen, de aanpak van het knooppunt van Zaandam te prioriteren. Het knooppunt Zaandam is onderdeel van de MIRT-verkenning corridor Amsterdam–Hoorn. De besluitvorming over het knooppunt Zaandam moet in het verlengde van de MIRT-verkenning plaatsvinden. Voor de corridor is 300 miljoen geoormerkt. Het is nog niet bekend of dit dan als hoofdpunt eruit zal komen of dat er misschien een andere oplossing uit zal komen, al ga ik er wel van uit dat het knooppunt Zaandam er naar alle waarschijnlijkheid wel deel van zal uitmaken. Ik wil daar niet op vooruitlopen, want waarom doen we anders die MIRT-verkenning? Ik verzoek de indiener dus om deze motie aan te houden. Is dat een variant die ook kan?

De **voorzitter**:
Wat is uw oordeel? U vraagt om aanhouding van die motie, maar als dat niet gebeurt, wat is dan uw oordeel?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Eigenlijk wordt mij gevraagd om vooruitlopend op de uitkomst van de MIRT-verkenning al te zeggen dat we het knooppunt Zaandam met prioriteit aanpakken, althans zo lees ik de motie. Ik zei dat dit knooppunt er waarschijnlijk wel uit komt, maar ik kan dat niet doen voorafgaand aan zo'n MIRT-verkenning. Dan zou ik de motie dus moeten ontraden. Aangezien de verkenning er vrij snel gaat komen, in april, verzocht ik de indiener om de motie aan te houden.

De **voorzitter**:
Het oordeel luidt dus: ontraden. Oké, dan gaan we naar de volgende motie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kom bij de motie op stuk nr. 25 over de N50, waarin de regering wordt verzocht om 5 miljoen beschikbaar te stellen voor de aanpak van de N50, Kampen–Kampen Zuid, en de aanpak daarvan zo spoedig mogelijk te realiseren. Ook deze motie moet ik, zoals ik eerder heb gezegd, ontraden. Niet omdat de motie niet sympathiek is, maar omdat dit op basis van de

huidige spelregels niet als prioriteit naar voren komt. Ik heb ook op korte termijn geen geld beschikbaar. Als deze motie wordt aangenomen, zal dit ten koste gaan van de 38 miljoen vrije ruimte die er nog is na 2028, 2030. Het liefst zou ik die ruimte openhouden totdat de NMCA begin 2017 verschijnt, zodat we dan een afweging kunnen maken. Het oordeel luidt dus: ontraden. Ik ben heel consistent in al deze zaken. De Kamer zal vervolgens waarschijnlijk ook heel consistent zijn in haar moties, maar dat merken we dan vanzelf.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik heb een vraag ter verduidelijking van het antwoord van de Minister. Als zij zegt «binnen de vrije investeringsruimte», dan doelt zij op de kaders die het kabinet heeft gesteld van die drie achtste / vijf achtste, zo zeg ik om de onduidelijkheid weg te nemen, als zou het hele MIRT al vol zitten. Er is bewust voor gekozen om vijf achtste beschikbaar te houden en daarbinnen zit nog 38 miljoen vrije ruimte.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De goede rekenaar had dat inderdaad kunnen zien. Als je 738 miljoen wel gaat besteden, er 600 miljoen van aftrekt voor de drie keer 200 miljoen voor de programma's en 100 miljoen besteedt aan verkeersveiligheid en Leiden A4, dan blijft er ongeveer 38 miljoen over. Dit zou daar dan 5 miljoen van betekenen.
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 26 over de A58, Galder–Sint Annabosch–Tilburg–Eindhoven. Er wordt gevraagd of wij een structurele aanpak van de problemen tussen Breda en Tilburg kunnen gaan onderzoeken. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid. Zoals de Kamer weet, ben ik samen met de regio en het bedrijfsleven het programma SmartwayZ gestart. Daar maakt dit traject deel van uit. Er is een marktconsultatie uitgevoerd om te bekijken wat slimme oplossingen zijn en er zijn vier kansrijke oplossingen geselecteerd. Zij liggen op het gebied van smart mobility en zijn deels ook infrastructureel. Binnen het programma zal daar in 2017 verdere besluitvorming over plaatsvinden. Ik vind de motie dus ondersteuning van beleid.
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 27 over de A1/A30 bij Barneveld. Ook deze motie moet ik ontraden, net als de voorgaande moties die niet door onszelf met geld zijn voorgedragen. Ik heb al vaker gezegd dat in het spelregelkader dat wij nu kennen, de problematiek van de A1/A30 niet tevoorschijn komt. Als de regio een MIRT-onderzoek start, ben ik bereid om daarin te participeren. Op basis van de uitkomst van het MIRT-onderzoek en van de NMCA 2017 wil ik vervolgens in gesprek met de regio. Ik heb van de gemeente begrepen dat zij geld beschikbaar heeft. Ik heb ook van de provincie begrepen dat zij daartoe eventueel bereid is. Maar ik ben niet bereid om daar vooraf, zoals de motie vraagt, 10 miljoen voor te reserveren als rijksbijdrage, omdat dat in mindering gebracht zou moeten worden op die 38 miljoen. Ik heb ook begrepen dat er nog 30 miljoen voor Kornwerderzand gevraagd zal worden, dus als je die bedragen bij elkaar op gaat tellen, klopt het plaatje gewoon niet. Ik heb ook gehoord dat er gekeken wordt naar onderuitputting op ons ministerie, maar onderuitputting is geen geld. Onderuitputting betekent gewoon dat zo'n bedrag in het volgende jaar uitgegeven zal worden. Uiteindelijk is het aan de Kamer om de puzzel compleet te maken, maar wel zodanig dat we ons netjes aan de spelregels houden.
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 28.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik vind het heel netjes wat de Minister nu aangeeft, maar ze zegt dat het uiteindelijk aan de Kamer is. Dat betekent dat ze een ongedekte cheque aanneemt. Zij telde netjes alles bij elkaar en zei: dan laat ik het over aan de Kamer. Maar dan moet het toch ergens vandaan komen? Of legt zij dan

wat de Kamer wil, gewoon naast zich neer als al die moties aangenomen en bij elkaar opgeteld worden?

De **voorzitter**:
Volgens mij is het meer een vraag aan de Kamer, maar wil de Minister reageren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb die motie juist ontraden, omdat ik zie dat er een beperkt budget beschikbaar is, dat nog niet door onszelf is ingevuld. Ik heb liever dat de Kamer zegt dat het ten koste van andere dingen moet gaan die de Staatssecretaris en ik hebben voorgesteld, dan dat het ten koste van toekomstige budgetten moet gaan. Daarom hanteer ik die grens best streng. Er liggen nu een paar wensen die gezamenlijk boven de 38 miljoen uitgaan, dus ik zeg ook: als de Kamer die laatste 38 miljoen met elkaar wil invullen, dan moet ze ervoor zorgen dat ze daarbinnen blijft. Ik geef ook aan dat onderuitputting geen geld is. Ik ben daar juist heel strikt in. De Kamer kan natuurlijk altijd zeggen dat ze mijn spelregels niet wil honoreren en wel al het geld voor de toekomst wil uitgeven. Dat is in het verleden ook weleens gebeurd. Ik zou dat alleen niet verstandig vinden.
Ik kom bij de motie op stuk nr. 28 van mevrouw De Boer en mevrouw Jacobi over een monitoringsplan voor het Westgat. Ik verzoek de Kamer om deze motie aan te houden – ik zei dat eigenlijk net al in het overleg – omdat ik met de regio in gesprek ga over een door de regio gefinancierd voorstel om die pilot uit te voeren. Wij willen ook ondersteunen bij de uitwerking van het voorstel en wij willen bekijken wat voor voorstel het dan wordt. Dat zal van invloed zijn op de wijze waarop er gemonitord wordt en de kosten daarvan. Daarover zijn we nog in gesprek. Ik heb begrepen dat dat gesprek ergens rond de kerst plaatsvindt. Ik wijs de motie niet op voorhand af, maar wil de Kamer verzoeken haar aan te houden tot het concrete voorstel van de regio bekend is. Voor alle duidelijkheid: ik zou de motie op dit moment ontraden.
Ik kom op de motie op stuk nr. 31, over de kademuren voor de binnenvaart. Die is ingediend door mevrouw De Boer, mevrouw Jacobi en de heer Smaling. Ik laat het oordeel hierover aan de Kamer. Ik heb al eerder gezegd dat het heel belangrijk is dat de binnenvaart of de vaart in het algemeen een belangrijk alternatief is voor wegvervoer en soms ook voor vervoer over spoor. Ik heb de subsidieregeling quick wins binnenvaart mogelijk gemaakt. We hebben gezien dat er nu een landelijk dekkend netwerk van terminals is. Dat is allemaal belangrijk. Het zou inderdaad goed zijn om na te gaan of we bedrijven aan het water kunnen verlokken om meer gebruik te maken van het water en de bestaande openbare terminals en dergelijke. Op zich vind ik het aantrekkelijk om te bezien of we binnen Beter Benutten budgetten kunnen inzetten om daar waar nodig kademuren te realiseren. Echter, ik denk niet dat wij het hele budget voor Beter Benutten kunnen inzetten om wensen ten aanzien van kademuren te honoreren. Als ik het dictum in de motie mag versmallen tot het bezien van de mogelijkheden binnen de goederencorridor, kan ik erin meegaan en laat ik het oordeel over de motie aan de Kamer.

De **voorzitter**:
Voor de volledigheid: deze motie is meeondertekend door de heer Bisschop en de heer Van Helvert. Ik merk dit ook op met het oog op de aanwezigen op de publieke tribune en de mensen die thuis meeluisteren. Het is wel zo netjes om dat even te vermelden. Er komt nog een gewijzigde motie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kom op de motie op stuk nr. 32. Die is van mevrouw Belhaj en mevrouw Van Tongeren. Daarin wordt verzocht om het RIVM een onderzoek te laten

doen naar de A59. Ik ontraad deze motie. Ik heb al eerder gezegd dat het RIVM uitgebreid onderzoek heeft gedaan naar de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast. Een en ander zit in de jaarlijkse monitoringsrapportage die de Kamer ontvangt. Ook is er een jaarlijks nalevingsverslag met betrekking tot geluid. Er zijn geen knelpunten geconstateerd bij de A59. Ik ontraad de motie dus.
In hun motie op stuk nr. 33 verzoeken mevrouw Van Tongeren, mevrouw Belhaj en de heer Bruins de regering om alle beschikbare gegevens en analyses openbaar te maken die betrekking hebben op de voornemens rond de A27 en een definitief besluit op te schorten. Ik ontraad de motie. Ik ben, zoals men begrijpt, niet voornemens het besluit te heroverwegen. Een commissie heeft uitgebreid gekeken naar een alternatieve oplossing binnen het bestaande vak. Zij heeft geconstateerd dat de besluitvorming goed is verlopen. Aan het tracébesluit ligt een uitgebreide verkeersanalyse ten grondslag. Die betreft niet alleen het hoofdwegennet, maar ook het onderliggende wegennet, de bak en dergelijke. Alle informatie daarover is openbaar en is te vinden op de projectenwebsite. Ik ontraad de motie dus.
De heer Bruins en mevrouw Van Tongeren roepen de regering in hun motie op stuk nr. 34 op om de beleidsmaatregel nadeelcompensatie van het Ministerie van I en M te versoepelen op grond van artikel 3a, lid 2, van de beleidsregel en onder andere de drempelwaarde van 15% normomzet te verlagen. Ik vraag de heer Bruins om zijn motie aan te houden. Anders moet ik haar vooralsnog ontraden. Ik heb een onafhankelijke commissie gevraagd om mij te adviseren over het op voorhand verlagen van de drempel in de regeling – ik kijk dus dezelfde kant op – en ik wil dat advies tot mij kunnen nemen en vervolgens een besluit nemen. Ik wil dus niet op voorhand zeggen dat de drempel wordt verlaagd. Ik verzoek dus om de motie aan te houden. Anders moet ik haar ontraden. Gezien de bijzondere situatie bij de Merwedebrug acht ik de kans redelijk reëel dat de commissie ook adviseert om de drempel te verlagen, maar nogmaals: ik moet wel het advies afwachten. Anders hoef ik de commissie ook niet in te stellen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Op welke termijn kunnen we dat advies verwachten? Ik ga ervan uit dat er nog tijd genoeg overblijft om claims in te dienen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Binnen twee weken, hoor ik.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Dan denk ik dat ik de motie kan aanhouden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ben blij dat de heer Bruins dat geduld kan opbrengen.
In hun motie op stuk nr. 35 vragen de heer Bruins en mevrouw Van Tongeren om «in samenspraak met kennisinstellingen en bedrijven een plan te maken hoe tot meer fundamentele kennis op het gebied van degradatie kan worden gekomen». Ik vind het zelf ook belangrijk en zoals ik in mijn brief van 21 november aangeef, wordt er meer fundamenteel onderzoek gedaan door kennisinstellingen als TNO, mede in opdracht van Rijkswaterstaat. Er vindt ook samenwerking plaats met Next Generation Infrastructures, Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam, Schiphol, ProRail en de TU Delft. De indieners vragen mij om een plan te maken. Eigenlijk wil ik de motie overbodig verklaren, want dat gebeurt al. Kan dat ook, voorzitter? Ik denk dat we overeenkomstig de wens werken.

De **voorzitter**:
Oordeel Kamer?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De motie is overbodig, dus ontraad ik haar. Ik wil niet nog een plan maken. Ik ben streng, zoals men heeft gemerkt, zowel voor de oppositie als voor de coalitie.
Ik kom op de motie op stuk nr. 36, van de heer Hoogland en mevrouw Visser. Daarin wordt de regering verzocht om in het gebiedsgerichte programma Goederencorridor Oost met prioriteit de opgave voor de A15 Ridderkerk–Gorinchem mee te nemen. Ik verzoek de Kamer om deze motie aan te houden. Anders moet ik haar ontraden. Aankomend jaar wordt immers gestart met de Goederencorridor Oost en in het programma wordt ook de opgave voor de A15 uitgewerkt. De basis voor het pro-
gramma zijn de uitkomsten van het MIRT-onderzoek. Die worden eind dit jaar verwacht. De inzichten van de nieuwe NMCA worden verwacht in 2017. Ik kan daar niet op vooruitlopen. Ik denk natuurlijk dat het verbreden van een deel van de A15 een belangrijke conclusie zal zijn in het onderzoek, maar als ik me netjes aan mijn eigen spelregels houd, moet ik vragen om de motie aan te houden. Zodra blijkt dat de A15 een knelpunt is, zal ik dat ook inbrengen in het programma. Ik verzoek dus om de motie aan te houden. Anders moet ik haar ontraden.
Ik kom op de motie op stuk nr. 37. Daarin verzoeken de heer Hoogland en mevrouw Visser de regering om de wensen van de regio, inclusief de wensen ten aanzien van de oeververbinding en de N59, te beoordelen op de bijdrage aan de verbetering van de doorstroming tussen het regionale en het landelijke wegennet en met de regio afspraken te maken over de manier waarop bij een positieve beoordeling deze projecten een plaats kunnen krijgen in het gebiedsprogramma. Ik kan deze motie zien als ondersteuning van beleid. Ik ben samen met de regio het MIRT-onderzoek Rotterdam–Den Haag gestart. Op basis van de gezamenlijke ambities wordt in dit onderzoek bekeken welke kansrijke oplossingen er voor dit gebied zijn om de bereikbaarheid op orde te houden. Daarbij wordt ook gekeken naar de oeververbinding en diverse maatregelen. De besluitvorming over het MIRT-onderzoek vindt plaats in het najaar van 2017. De resultaten van het MIRT-onderzoek zullen een belangrijke basis zijn voor het samen met de regio op te zetten programma Rotterdam–Den Haag. Het moet natuurlijk wel effect hebben, zoals de indieners zelf ook stellen in hun motie. Ik beschouw de motie dus als ondersteuning van beleid en laat het oordeel aan de Kamer. Toen ik als Staatssecretaris begon, gebruikte de Kamer hiervoor heel andere termen; het wisselt iedere keer weer.
De motie op stuk nr. 38 is een motie van de heer Hoogland en mevrouw Visser. Daarin wordt de regering verzocht om eventuele aanbestedingsmeevallers bij de aanleg van projecten in mindering te brengen op de tolopgave. Dan gaat het om de ViA15 en de Blankenburgverbinding. Daarover moet ik iets meer zeggen. Ik sta wel sympathiek tegenover deze motie, maar één ding moet mij van het hart. De nu vastgestelde tolopgave bepaalt de in het tracébesluit genomen maatregelen. Ik kan daar nu dus geen beslissing over nemen, want dan moet ik de procedures van de projecten overdoen. Dat is een belangrijk punt voor de heer Hoogland en mevrouw Visser, denk ik. Dat betekent een vertraging van minstens twee jaar. Ik kan wel het volgende doen. Als na de gunning blijkt dat er daadwerkelijk sprake is van een meevaller bij een van de projecten, dan kan ik die meevaller inzetten voor een verlaging van de tolopgave. We moeten dus niet alsnog een verlaging proberen te regelen in het tracébesluit, maar pas nadat een en ander klaar is. De motie biedt daartoe ook de ruimte, als ik haar goed lees. Ik merk wel nadrukkelijk op dat dit de wijze is waarop ik de motie zal uitvoeren. Als de verlaging meteen moet worden meegenomen in het tracébesluit, moet ik de motie ontraden.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dank. Dit is helder en ik ben het er ook helemaal mee eens. Ik heb nog een misschien wat vreemde vraag. Het inzetten van een meevaller om de tol te verlagen past strikt formeel genomen niet in de systematiek van onze werkwijze. Ik zoek naar een lijn. De Minister beoordeelt strak, en dat bevalt mij eigenlijk wel. Een aantal moties ontraadt ze ook om procedurele redenen, ondanks inhoudelijke problemen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de A15. De Minister zegt dat er een procedure moet worden doorlopen. Op zich snap ik dat. Zij zegt dat zij die motie als bestuurder moet ontraden. Wat maakt dat de Minister over deze motie zegt dat zij er wel wat mee kan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Daar kan ik wel antwoord op geven: omdat deze motie meer procedureel is. Immers, in het geval van verlaging van de tolopgave moet het tolbesluit worden gewijzigd. Dat heeft gevolgen voor de heffingsduur. Die wordt korter. Daarmee moet ik langs de Kamer. Dan komt er weer een officieel besluitvormingsmoment. Het is niet zo dat ik of mijn opvolger dat makkelijk even kan regelen. Als er meevallers zijn, worden die normaal gesproken weggestreept tegen de tegenvallers. In dit geval was er een tekort. Ik kan me voorstellen dat de Kamer zegt: we houden niet van tol, dus als er een meevaller is, dan heffen we minder tol. Dat vind ik op zich geoorloofd. Als je een meevaller hebt, dan kun je die pas na de procedures inzetten. Een en ander moet in een tolbesluit worden verwerkt. Ik neem aan, maar dat weet ik niet zeker, dat het tolbesluit langs de Kamer moet en niet louter een ministeriële beslissing is. Ik zie nu allerlei mensen jaknikken. Maar ik wil de motie ook wel ontraden, als u dat liever hebt. Dat behoort ook tot de mogelijkheden.

De **voorzitter**:
Ontraden dus.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Bij de ViA15 is vanwege de aanzienlijke regiobijdrage afgesproken dat eventuele meevallers eerst worden ingezet voor extra maatregelen uit het regionale inpassingsplan, maar dat was de Kamer al bekend.

De **voorzitter**:
Voor de duidelijkheid merk ik op dat het oordeel over de motie op stuk nr. 38 luidt: oordeel Kamer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kom op de motie op stuk nr. 40, want de motie op stuk nr. 39 wordt behandeld door de Staatssecretaris. De motie op stuk nr. 40 gaat over een rijksbijdrage van 30 miljoen voor de sluis bij Kornwerderzand. Ik zie een gedeputeerde op de tribune zitten. Waarschijnlijk luisteren nog veel meer mensen mee. De regio wordt opgeroepen om voor 1 oktober 2017 met een nieuw financieringsvoorstel te komen en het Rijk krijgt het verzoek om een bedrag van maximaal 30 miljoen te reserveren als rijksbijdrage aan de sluis bij Kornwerderzand. Ik verzoek met dezelfde strengheid om deze motie aan te houden tot 1 oktober 2017. Anders moet ik de motie ontraden. Ik vind dat er eerst zicht op financiering moet zijn voordat een en ander wordt vastgelegd. We hebben maar beperkt ruimte, vandaar mijn consistentie. Het is 30 miljoen en dat zou een fors deel van de 38 miljoen wegnemen. Net als bij de N50 ken ik de voorkeuren en de afkeuren van de Kamer inmiddels goed. Ik wacht af wat er uit komt.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik probeer het echt te begrijpen. De regels zijn eigenlijk heel helder. Je hebt een lange aanloop, vervolgens de beoordeling en de middelen die nodig zijn; in die volgorde. Stel dat al deze moties worden aangenomen,

wat betekent dat dan? Gaat de Minister ze naast zich neerleggen? Gaat ze dingen schrappen? Ik snap dat de Minister haar antwoorden herhaalt. Dat is ook niet leuk om te doen, maar voor mij is het belangrijk om te weten wat de consequenties zijn als zij het oordeel aan de Kamer laat of als zij de motie ontraadt.

De **voorzitter**:
Dat is een als-danvraag, maar misschien wil de Minister toch antwoorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dit is een terechte vraag van mevrouw Belhaj. Het optellijstje komt nu boven 38 miljoen uit, afhankelijk van waar het geld voor die A1/A30 vandaan moet komen, want dat is minder duidelijk geformuleerd dan in de andere moties. Als dat project er niet in zit, blijft het onder 38 miljoen. Anders zal ik naar het kabinet moeten. Dan praten wij erover in het kabinet en stellen we vast: het past niet binnen de begrotingsregels. Vervolgens moeten we met een besluit naar de Kamer komen over wat we wel en wat we niet uitvoeren.
Ik kom op de motie op stuk nr. 41. Die gaat over de A1/A30 en is ingediend door de heer Bisschop, de heer Van Helvert en de heer Bruins. Hierin wordt de regering verzocht om «zich in te zetten voor de realisering van de aanleg van een verbindingsboog van de A30 naar de A1 richting Apeldoorn, en daartoe in overleg te treden met de overheden en andere belanghebbenden in de regio met als doel dat er in het voorjaar 2017 duidelijkheid gegeven wordt over planning en financiering». Ik heb al eerder gezegd dat die aanleg niet tot onze prioriteiten behoort, maar dat ik bereid ben om erin te participeren als er een MIRT-onderzoek wordt gedaan en dat ik ook bereid ben om op basis van de MCA 2017 in gesprek te gaan met de regio. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer.
In zijn motie op stuk nr. 42 verzoekt de heer Madlener de regering om een team specialisten met doorzettingsmacht te benoemen dat in samenwerking met provincies en gemeenten het ontstaan van files en onnodige vertraging te lijf gaat. Ik dacht dat dat team Rijkswaterstaat was, maar dat bedoelt de heer Madlener volgens mij niet. Ik moet de motie dan ook ontraden, ondanks het feit dat het idee sympathiek is. Via het programma Beter Benutten werken we al intensief samen met de regio's. We hebben gemeentelijke en provinciale ambassadeurs. Ik heb ook aangekondigd dat Rijkswaterstaat de weginspecteurs slimme maatregelen laat inventariseren. Die kunnen we binnen de huidige kaders uitvoeren. We doen het dus eigenlijk al, op heel veel vlakken. Om dan nog een apart team van specialisten met doorzettingsmacht in te stellen ... Dat kan ook niet, want uiteindelijk moet alles langs de Kamer; anders zou zij mij op mijn kop geven. De inhoud doen we dus al, maar de uitvoering moet ik ontraden.
In zijn motie op stuk nr. 43 verzoekt de heer Madlener de regering om nieuw aan te leggen spitsstroken als volwaardige rijstroken aan te leggen en zo veel mogelijk spitsstroken op te waarderen tot volwaardige rijstroken. Ik moet deze motie ontraden. Ik heb immers gekozen voor het aanleggen van spitsstroken omdat deze goedkoper zijn en de verkeersprestatie nagenoeg gelijk is aan volwaardige stroken. Met hetzelfde budget heb ik twintig knelpunten extra kunnen aanpakken. Het verbreden van bestaande spitsstroken kost veel geld en mogelijk zijn er ook extra inpassingsmaatregelen nodig. Daarvoor heb ik geen budget beschikbaar. Ik besteed dat geld liever aan andere hoognodige zaken. Ik ontraad de motie dus.
De heer Madlener verzoekt de regering in zijn motie op stuk nr. 44 om eenduidigheid in maximumsnelheden te bevorderen middels het versneld uitrollen van een maximumsnelheid van 130 km/u op de Nederlandse snelwegen. Ik dacht al: waar blijft die motie? Ik ontraad deze motie, want het kabinet heeft 130 km/u ingevoerd als maximumsnelheid en ik voer dit

kabinetsbesluit zorgvuldig uit binnen de randvoorwaarden van geluid, luchtkwaliteit en veiligheid.
De motie op stuk nr. 45 is ingetrokken. Bij de motie op stuk nr. 46 heb ik staan: overnemen. Dat mag niet, dus zeg ik: ondersteuning van beleid. In deze motie wordt gevraagd om het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet nadrukkelijker mee te nemen. De MIRT-spelregels zitten zo in elkaar dat ik altijd samen met de regio bespreek welke projecten wij gaan uitvoeren. Daarvoor hebben we de gebiedsagenda's opgesteld. Op basis daarvan stel ik de prioriteiten vast. Op grond van de voorgestelde programma-aanpak kijken we naar de samenhang tussen het bovenliggende en het onderliggende wegennetwerk.
De motie op stuk nr. 47, ingediend door de heer Van Helvert, gaat over smart maintenance. Daarin wordt de regering verzocht om «in 2017 deel te gaan nemen aan experimenten met smart maintenance zodat bij gunstige ervaringen die wijze van onderhoud breed te in voeren». Ik denk dat de zin niet helemaal klopt, maar ik snap wat de heer Van Helvert bedoelt. Ik verzoek hem om de motie aan te houden. Anders moet ik haar ontraden. Met de genoemde stichting World Class Maintenance heeft Rijkswaterstaat contact. Of de pilots van deze stichting, fieldlabs genaamd, een meerwaarde hebben ten opzichte van de proeven die we zelf al doen, moet nog blijken. Ik wil dan ook eerst het overleg afwachten. Pilots doen kost immers ook tijd en geld. Ze moeten in mijn ogen wel een toegevoegde waarde hebben. Voor nu ontraad ik deze motie.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Valt SMART te formuleren wanneer dit overleg is afgerond? Is daar een tijdslimiet aan gebonden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Februari, en dat is al heel snel, mijnheer Van Helvert. Deze winter moeten we strooien, zoals u weet ...

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het zal wel half februari zijn, wanneer het reces is begonnen. Die kans bestaat. Ik begrijp echter wat u zegt, dus zal ik mijn motie aanhouden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
In de periode die dan volgt, kunt u volgens mij nog harder op de tamboer slaan dan nu.

De **voorzitter**:
Ik moet nog even opmerken dat aan de motie op stuk nr. 25 de heer Bruins als medeondertekenaar is toegevoegd.
Op verzoek van de heer Bruins stel ik voor, zijn motie (34 550-A, nr. 34) aan te houden. Op verzoek van de heer Van Helvert stel ik voor, zijn motie (34 550-A, nr. 47) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:
Dan geef ik nu het woord aan de Staatssecretaris. Volgens mij moet zij beginnen bij de motie op stuk nr. 29.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik heb nog een vraag van de heer Bruins en vervolgens zal ik ingaan op drie moties: de moties op stukken nrs. 29, 30 en 39. De heer Bruins zei dat hij blij was met de aanpak die we voorstellen met betrekking tot het booggeluid. Hij gaf ook aan dat hij hiervan periodiek op de hoogte gehouden wil worden. Misschien mag ik het volgende met de Kamer afspreken. Ik ben niet zo voor aparte periodieke rapportages, want

daar komen we bijna in om. Ik heb vooral het idee dat ik de Kamer iets moet melden als er iets nieuws is. Daarvan kan de Kamer op aan. Overigens bestaat er al een jaarlijkse rapportage over de geluidsproductieplafonds. Daarin kunnen we hieraan ook aandacht besteden. Ik ben voorzichtig met dit onderwerp. We pakken nu de grootste knelpunten aan, maar op het spoor heb ik voortdurend te maken met het probleem dat ik meer tekorten heb dan financieringsmiddelen. Het moet voortdurend bijna ten koste van andere projecten worden opgehoest. Ik zag net al mensen begerig kijken naar het fenomeen onderuitputting.
Misschien mag ik u even meenemen naar het probleem. Het probleem is als volgt. Weliswaar zijn we door een betere sturing in staat om minder geld niet uit te geven in het jaar waarin dat noodzakelijk is, maar geld voor doorgeschoven onderhoud van het spoor moet eigenlijk zo snel mogelijk worden uitgegeven. Als je dat niet doet, kom je jezelf later dubbel tegen. De heer Van Helvert vroeg naar de consequenties. Ik denk dat het goed is om dit te delen. Dit is mijn wereld en daarin loop ik voortdurend aan tegen veel ambities, vaak eerder vastgelegd, bijvoorbeeld op het terrein van geluid en het beperken van geluidsoverlast. We hadden een pakket van 800 miljoen, maar er lagen maatregelen voor van 1,6 miljard. Ik ben nu bezig met beheersmaatregelen en ook met bezuinigingen om al die ambities weer te laten passen bij het uitgavepatroon zoals we dat voor ogen hebben.
Ik kom bij de moties, te beginnen bij de motie van de leden De Boer en Hoogland op stuk nr. 29. Zij verzoeken de regering om te kijken naar mogelijkheden tot capaciteitsvergrotende investeringen in het spoor, met name ten behoeve van Venlo. Kunnen we dat uitbouwen als internationaal vervoersknooppunt? In het kader van de continue herijking hebben we – dat is een kwestie van geld weghalen bij de ene ambitie ten behoeve van de andere – 30 miljoen uitgetrokken voor de aanleg van het logistiek multimodaal knooppunt Venlo. Dat doen we overigens in heel goed overleg met de provincie Limburg. We zijn dus al bezig met dat knooppunt. Na afronding van het derde spoor in Duitsland kijken we nu ook naar de Betuweroute. Dat is een primaire verbinding. Als dat allemaal klaar is, is de infrastructuur bij Venlo qua capaciteit voldoende. Er is een Stuurgroep Derde Spoor Duitsland. Die heeft een pakket neergelegd van 20 miljoen aan infrastructurele aanpassingen bij Venlo om de omleiding van het treinverkeer in goede banen te leiden. Het probleem is dat dit wel veel geld is voor een tijdelijke oplossing. Zoals ik de Kamer ook heb geschreven op 5 juli, gaan we nut en noodzaak beoordelen van het pakket dat op tafel is gelegd. Ten aanzien van iedere maatregel afzonderlijk gaan we na of het iets is waarmee we aan de slag kunnen. In het voorjaar zullen we besluiten of het noodzakelijk is – ik sluit dat niet uit – om nog iets extra's te doen en na te gaan of we daarvoor middelen hebben en, zo nee, waar we die eventueel weg kunnen halen. In die zin wil ik de motie beschouwen als ondersteuning van beleid. Dat proces gaan we nu immers in. Het is een lang verhaal met een hopelijk bevredigend einde. Oordeel Kamer dus.
Ik kom op de motie op stuk nr. 30, over de overslagterminals. Mevrouw De Boer vraagt samen met de heer Hoogland om in overleg met de regio te treden en na te gaan of er een aanvullende financieringsbehoefte is. Dat laatste kun je bijna al wel invullen. De regio zal natuurlijk «ja» zeggen, maar de vraag is of het een, met name voor het internationale verkeer noodzakelijke financiering is. Het uitgangspunt is nog steeds dat wij niet meefinancieren, maar volop meehelpen. Mensen van ProRail en anderen die dit snel kunnen laten verlopen, zetten we in de meewerkstand. Mocht er sprake zijn van een meerwaarde voor de internationale goederencorridor – daarnaar kijken we nu – dan kan ook aansluiting worden gezocht bij afspraken die we in het kader van het MIRT hebben gemaakt. Dan komt een net iets andere positie in beeld. In die zin wil ik ook deze motie als

ondersteuning van beleid uitleggen en daarmee het oordeel daarover aan de Kamer laten.
Last but not least komen we bij het fietsparkeren. Dat is inderdaad een ontzettend belangrijk onderwerp. We hebben 40 miljoen vrijgemaakt door herprioritering in het beleid. Dat is dus geen gratis geld. Daardoor kunnen we ten aanzien van ERTMS een aantal dingen wat minder snel doen. Nu hielp ons wel dat internationaal iedereen wat langzamer liep. We hebben een motie waarin de heer Hoogland en mevrouw De Boer een aantal locaties noemen. Nogmaals, er is geld. Er moet een sluitende businesscase zijn en er moet in ieder geval zeker urgentie zijn, en ook de zekerheid dat men voor 2020 aan de slag gaat. Als ik de motie op deze manier kan interpreteren – ik denk dat de genoemde locaties voldoen aan de criteria – dan kan ik de motie als ondersteuning van beleid zien. In december zullen we in een bestuurlijk overleg vaststellen, aan de hand van die criteria, welke locaties in beeld komen. Dat besluit zullen we ook naar buiten brengen. Een aantal van de genoemde locaties herken ik. Die zijn inderdaad heel urgent. Daar liggen ook plannen voor en die kunnen volgens mij voor 2020 gerealiseerd worden. Dus: ondersteuning beleid en oordeel Kamer.
Dat was mijn bijdrage.

De heer **Madlener** (PVV):
Is dat fietsparkeren niet veel meer iets voor de gemeenten om te regelen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat is ook zo en dat was het ook lange tijd. We kiezen voor een financiering waarbij het samsam is: wij leveren een bijdrage en de lokale overheden ook. Daarmee kunnen we een heleboel problemen oplossen die anders onoplosbaar waren. Voor de reiziger – volgens de Kamer staat die op één, twee en drie – is dit een heel belangrijk punt. Als je op Amsterdam Amstel, om maar eens een niet nader te noemen station te vermelden, letterlijk een halfuur bezig bent om je fiets kwijt te raken, heb je niets aan drie, vier of negen minuten reistijdwinst tussen Amsterdam en het zuiden. Dat is dan immers een merkwaardig soort desinvestering in het Programma Hoogfrequent Spoor, want in de totale reis van deur te deur heeft de reiziger niet het gevoel dat hij of zij er wat mee opschiet. Dat is dus de afweging geweest. Wat de heer Madlener zegt, is gerechtvaardigd. Ook lokale overheden moeten hun steentje bijdragen. Het goede nieuws is dat ze dat ook doen, volop. We staan dus samen aan de lat.

De **voorzitter**:
Dit tot besluit. Is er nog een vraag van de zijde van de Kamer?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik heb niet zozeer een vraag als wel twee opmerkingen naar aanleiding van de moties. Mijn eerste opmerking is: de heer Bruins komt als medeondertekenaar onder de motie op stuk nr. 25 over de N50 te staan. Mijn tweede opmerking is de volgende. Ik heb goed naar de Minister geluisterd. Ook ik wil geen onduidelijkheid en gedoe op basis van een motie en daarom vind ik dat bij de Kamer de opdracht ligt om met een amendement te komen. Ik stel dus voor dat ik de motie op stuk nr. 27 inzake de A1/A30 aanhoud en in conclaaf ga met de heer Bisschop om te bekijken of wij tot een juiste motie kunnen komen die zowel recht doet aan zijn inbreng als aan de oproep van de Minister. Laten we even bekijken hoe we dat precies gaan doen. Ik houd deze motie dus aan.

De heer **Bisschop** (SGP):
En dan zorgen wij ervoor dat de motie op stuk nr. 41 wordt aangepast.

De **voorzitter**:

Op verzoek van mevrouw Visser stel ik voor, haar motie (34 550-A, nr. 27) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Smaling** (SP):
De heer Bruins staat inmiddels ook als medeondertekenaar onder de motie op stuk nr. 21. We moeten nog even bekijken wat we met die motie doen, maar de heer Bruins is medeondertekenaar.

De **voorzitter**:
Prima, dan horen we dat vanzelf via de mail.
Ik sluit af met een paar toezeggingen van de regering.

- De Minister zal de Kamer uiterlijk woensdag nader informeren over het project Grevelingen.
- In december informeert de Staatssecretaris de Kamer over het beleid ten aanzien van de niet-beveiligde overwegen en de risicogestuurde aanpak daarvan.
- In december ontvangt de Kamer een brief over de uitkomsten van het bestuurlijke overleg over fietsparkeren bij stations.
- Bij de NMCA 2017 zal de Minister ingaan op eventuele knelpunten in de binnenvaart, bijvoorbeeld ten aanzien van sluisbediening, ligplaatsen en afloopvoorzieningen.

De stemmingen over deze moties zijn niet morgen maar morgen over een week. Ik zie de Minister heel bedenkelijk kijken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Kunt u de laatste toezegging over de binnenvaart herhalen?

De **voorzitter**:
Bij de NMCA 2017 zal de Minister ingaan op eventuele knelpunten in de binnenvaart, bijvoorbeeld ten aanzien van de sluisbediening. Dat hebt u volgens mij zo gezegd. Klopt dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat is standaard. Bij de NMCA komen we natuurlijk met punten op alle terreinen. Als u dit apart wilt noemen om daar te zijner tijd aan te herinneren, dan is dat prima.

De **voorzitter**:
Dat hadden we keurig genoteerd als toezegging.
Dan rest mij niets anders dan iedereen te bedanken: de leden van de Kamer, de Staatssecretaris en de Minister, en niet in de laatste plaats alle medewerkers, die achter de schermen en nu ook even voor de schermen hebben meegeholpen. Tevens dank ik hartelijk de mensen op de publieke tribune, van wie een deel van ver is gekomen. Ik wens ze een goede reis terug naar huis, hopelijk met een voldaan gevoel. De stemmingen zijn volgende week dinsdag.

Sluiting 20.55 uur.